LA VIE AU GRAND AIR

Ce numéro contient UN SUPPLÉMENT DE HUIT PAGES :

LE Ier SALON DE L'AÉRONAUTIQUE

Lucien PETIT-BRETON

dont nous commencerons, dans notre prochain numéro, la publication de :

SUR ROUTE et SUR PISTE

Publications Pierre LAFITTE & Cie

JE SAIS TOUT :: FERMES ET CHATEAUX :: FEMINA
MUSICA :: LA VIE AU GRAND AIR :: ÉDITIONS D'ART

90, aven. des Champs-Élysées et 9, aven. de l'Opéra.

Abonnements :

Paris et Départements .. .. 24 francs
Etranger .. .. 18 francs

ED. PINAUD

8, PLACE VENDÔME

PARIS

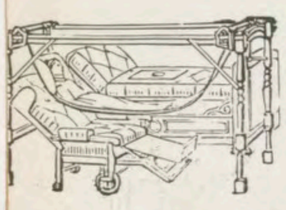
PARFUM ULTRA PERSISTANT

Flirt

La Semaine Comique,

— Trente mille francs la voiture, c'est cher!
— Bah! c'est le prix que l'on paie le tableau d'un peintre qui une jolie femme.

CYCLES & MOTOCYCLES
de toutes Marques
APPAREILS PHOTOGRAPHIQUES
de toutes Marques
PAYABLES EN 12 ET 15 MOIS
L'INTERMÉDIAIRE 17, R. MONSIGNY PARIS
(CATALOGUE FRANCO)



LIT MÉCANIQUE
DUPONT
10, Rue Hautefeuille
PARIS (VI^e^)
TÉLÉPHONE 818-67
Envoi Franco du Catalogue
Aucune Succursale

VIN TONIQUE & HYGIÉNIQUE

BYRRH

Fait avec des vins vieux exceptionnellement généreux mis au contact du quinquina et de substances amères et bienfaisantes, le BYRRH possède un arôme agréable et de précieuses qualités cordiales pour lesquelles il est plus particulièrement

RECOMMANDÉ

AUX FAMILLES

Le BYRRH se consomme à toute heure, soit pur, à la dose d'un verre à Bordeaux, soit dans un grand verre, étendu d'eau ordinaire ou d'eau de Seltz. Il devient alors une délicieuse et rafraichissante boisson, sans perdre aucune de ses qualités bienfaisantes

Servi dans tous les établissements de consommation en bouteille d'origine, le BYRRH se trouve dans toutes les maisons d'alimentation

CONCOURS DU BYRRH
— VOIR NOTRE NUMÉRO DU 6 MARS 1908 —

Ruckphot, Paris

PARCS ET JARDINS
CRÉATION ET RESTAURATION
TRACÉS DE TOUS STYLES
E. REDONT
Architecte Paysagiste — Grand Prix
PARIS, 61, rue Louis-Blanc
le jeudi, de 10 heures à midi
ENTREPRISE GÉNÉRALE A FORFAIT POUR LA FRANCE ET L'ÉTRANGER

Parcs de Sports ⌀ Terrains de jeux Jardins de ville, de campagne ⌀ ⌀ ⌀ ⌀ et d'utilité. ⌀ ⌀ ⌀ ⌀

PARFUM POMPEÏA

L.T.PIVER PARIS

par Henriot.

L'avenir est aux hélicoptères ou aéroplanes légers permettant aux passants de franchir les rues et boulevards au-dessus des voitures.

CHEMIN DE FER DE L'EST

Voyages en Italie.

La Compagnie des Chemins de fer de l'Est a l'honneur d'informer MM. les voyageurs qu'elle met à leur disposition différentes combinaisons de billets permettant de faire, dans des conditions très économiques, des excursions variées en Italie.

Elle délivre notamment :

1° Dans toutes les gares de son réseau des billets d'aller et retour ou circulaires internationaux valables 60 jours au minimum et 120 jours au maximum, avec itinéraire tracé au gré des voyageurs;

2° A Paris, et dans toutes les gares comprises sur le parcours, des billets circulaires à itinéraire fixe, valables 60 jours, permettant de se rendre en Italie par la voie de Belfort-Bâle-Saint-Gothard et d'en revenir par le Mont-Cenis ou par Vintimille ou inversement;

3° A Paris, des billets d'aller et retour viâ Saint-Gothard pour Milan et Venise (valables 30 jours) et pour Rome (valables 45 jours) susceptibles de prolongation.

Ces billets doivent être demandés à l'avance; toutefois, la gare de Paris (Est) délivre à première demande les billets circulaires à itinéraire fixe et les billets d'aller et retour.

Des trains rapides de 1re et 2e classes et des express des trois classes assurent journellement les communications entre Paris et Bâle avec correspondances immédiates sur l'Italie par Lucerne et la pittoresque route du Gothard. Par le rapide qui quitte Paris à 10 h. 10 du soir; la durée du trajet de Paris à Milan n'est que de 16 heures; pour les voyageurs de 3e classe par l'express qui le suit, elle n'est que de 20 heures; par les deux trains la traversée du Gothard s'effectue de jour.

Les places de couchettes et de lits-toilette peuvent être retenues à l'avance sans augmentation de prix.

PRENEZ GARDE, Madame

vous commencez à grossir, et grossir, c'est vieillir. Prenez donc tous les jours deux dragées de THYROÏDINE BOUTY, *et votre taille restera ou redeviendra svelte. — Le flacon de 50 dragées est expédié franco par le* LABORATOIRE 1, Rue de Châteaudun. Paris, contre mandat-poste de 10f
TRAITEMENT INOFFENSIF ET ABSOLUMENT CERTAIN
— Avoir soin de bien spécifier : *Thyroïdine Bouty.* —

Chemins de fer de Paris-Lyon-Méditerranée. — *Billets simples de France en Espagne.*

Les principales gares du réseau P.-L.-M. (Paris, Dijon, Lyon, Marseille, etc...) délivrent, toute l'année, des billets directs simples pour Barcelone.

Consulter le Livret-Guide-Horaire P.-L.-M. vendu 0 fr. 50 dans toutes les gares.

Nous sommes acheteurs des numéros suivants de la *Vie au Grand Air* jusqu'au 10 Janvier 1909 au plus tard

à 3 francs

Les nos 5, 126, 134, 143.

à 2 francs

Les nos 1, 4, 31, 33, 40, 58, 154, 173, 174. 175, 180, 183, 195, 278, 285, 307.

à 1 franc

Les nos 3, 6, 7.
32 à 35, 36, 37, 38.
42, 44, 45.
60.
109, 116, 149.
150, 159.
176, 177.
181, 184, 185, 186, 187, 189.
190, 191, 192, 196, 197.
203, 207, 208, 209.
210, 211, 213, 218.
221, 223, 225, 226, 227, 228.
229.
Les nos 230.
279.
280, 281, 282, 284, 286.
287, 288, 289.
291, 294, 296, 298.
300, 301, 302, 303, 306, 308.
310, 311.

à 0 fr. 50

Les nos 12, 20, 27, 34, 41, 54.
61, 62, 65, 67, 69.
70, 71, 72, 73, 74, 75, 76; 77, 78, 79.
80, 81, 82, 83, 84, 85, 86, 87, 88, 89.
90, 91, 92, 93, 94, 95, 96, 97, 98, 99.
Du no 100 au 108.
Du no 110 au 115.
Du no 117 au 125.
Du no 127 au 133.
Du no 135 au 142.
Du no 144 au 148.
Du no 151 au 153.
Du no 155 au 158.
Du no 160 au 169.
Du no 170 au 172.
Du no 178 au 179.
Les nos 182, 188.
Du no 193 au 194.
Du no 198 au 202.
Du no 204 au 206.
Le no 212.
Du no 214 au 217.
Du no 219 au 220.
Le no 222
Le no 224.
Du no 231 au 239.
Du no 240 au 249.
Du no 250 au 259.
Du no 260 au 269.
Du no 270 au 277.
Du no 282 au 283.
Les nos 290, 292, 293, 295, 297, 299, 304, 305, 309, 312, 314, 315, 316, 320, 322.

La Vie au Grand Air

ABONNEMENTS :
Paris et Départements — 24 fr.
Etranger — 28 fr.
Changement d'adresse : 0 fr. 75

2 Janvier 1909 — N° 537
PUBLICATIONS PIERRE LAFITTE & Cie
90, avenue des Champs-Élysées, PARIS — Téléph. 528-64, 528-66, 528-68
Publicité : HUGUET-MINART & Cie, 11, boulev. des Italiens

PUBLICITÉ :
Pages d'Annonces, la ligne — 2 fr.
La page — 600 fr.
Encartage — 750 fr.

LE COMBAT JACK JOHNSON - TOMMY BURNS

Le 26 décembre, à Sydney, Jack Johnson et Tommy Burns se sont rencontrés pour le titre de champion du monde. Tommy Burns avait toujours différé ce combat, prétendant qu'il ne voulait pas boxer avec un nègre. Ayant obtenu la bourse de 150.000 francs qu'il exigeait en cas de victoire, défaite ou match nul, il accepta la rencontre. Ainsi que notre collaborateur Jacques Moriane, l'avait pronostiqué, il y a plus de huit mois, dans une étude comparée sur les deux boxeurs (1), c'est Johnson qui a triomphé après un combat splendide où il a disposé de bout en bout de son adversaire.

(1) Voir les N^os^ du 25 avril et du 12 septembre.

Tous droits de reproduction et de traduction sont réservés pour tous pays.
Published on january 2 d 1909. Privilege of Copyright in the United States reserved under the Act approved march 3 rd 1905, by Pierre Lafitte et Cie.

LE LIVRE D'OR DE 1908

Par JACQUES MORTANE

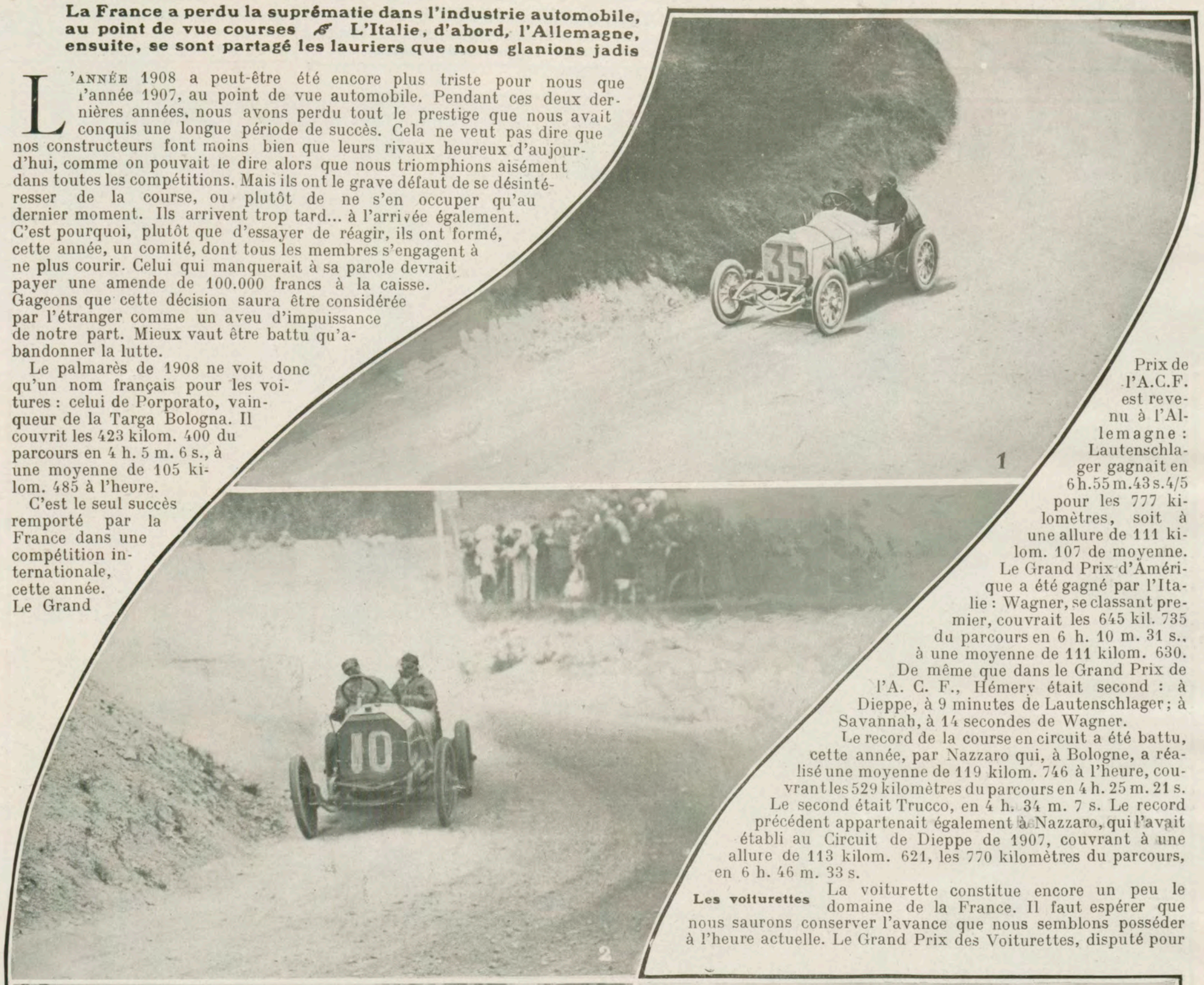
L'ANNÉE AUTOMOBILE

La France a perdu la suprématie dans l'industrie automobile, au point de vue courses — L'Italie, d'abord, l'Allemagne, ensuite, se sont partagé les lauriers que nous glanions jadis

L'ANNÉE 1908 a peut-être été encore plus triste pour nous que l'année 1907, au point de vue automobile. Pendant ces deux dernières années, nous avons perdu tout le prestige que nous avait conquis une longue période de succès. Cela ne veut pas dire que nos constructeurs font moins bien que leurs rivaux heureux d'aujourd'hui, comme on pouvait le dire alors que nous triomphions aisément dans toutes les compétitions. Mais ils ont le grave défaut de se désintéresser de la course, ou plutôt de ne s'en occuper qu'au dernier moment. Ils arrivent trop tard... à l'arrivée également. C'est pourquoi, plutôt que d'essayer de réagir, ils ont formé, cette année, un comité, dont tous les membres s'engagent à ne plus courir. Celui qui manquerait à sa parole devrait payer une amende de 100.000 francs à la caisse. Gageons que cette décision saura être considérée par l'étranger comme un aveu d'impuissance de notre part. Mieux vaut être battu qu'abandonner la lutte.

Le palmarès de 1908 ne voit donc qu'un nom français pour les voitures : celui de Porporato, vainqueur de la Targa Bologna. Il couvrit les 423 kilom. 400 du parcours en 4 h. 5 m. 6 s., à une moyenne de 105 kilom. 485 à l'heure.

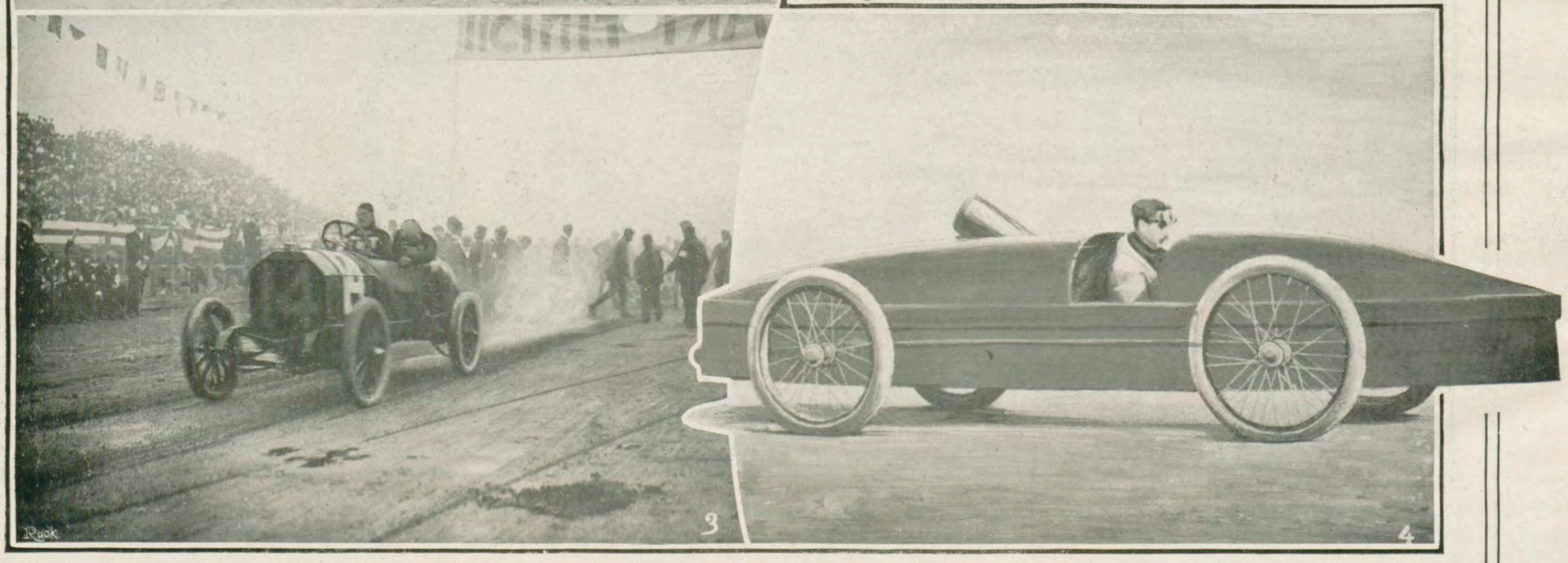
C'est le seul succès remporté par la France dans une compétition internationale, cette année. Le Grand Prix de l'A.C.F. est revenu à l'Allemagne : Lautenschlager gagnait en 6 h. 55 m. 43 s. 4/5 pour les 777 kilomètres, soit à une allure de 111 kilom. 107 de moyenne.



Le Grand Prix d'Amérique a été gagné par l'Italie : Wagner, se classant premier, couvrait les 645 kil. 735 du parcours en 6 h. 10 m. 31 s., à une moyenne de 111 kilom. 630. De même que dans le Grand Prix de l'A. C. F., Hémery était second : à Dieppe, à 9 minutes de Lautenschlager ; à Savannah, à 14 secondes de Wagner.

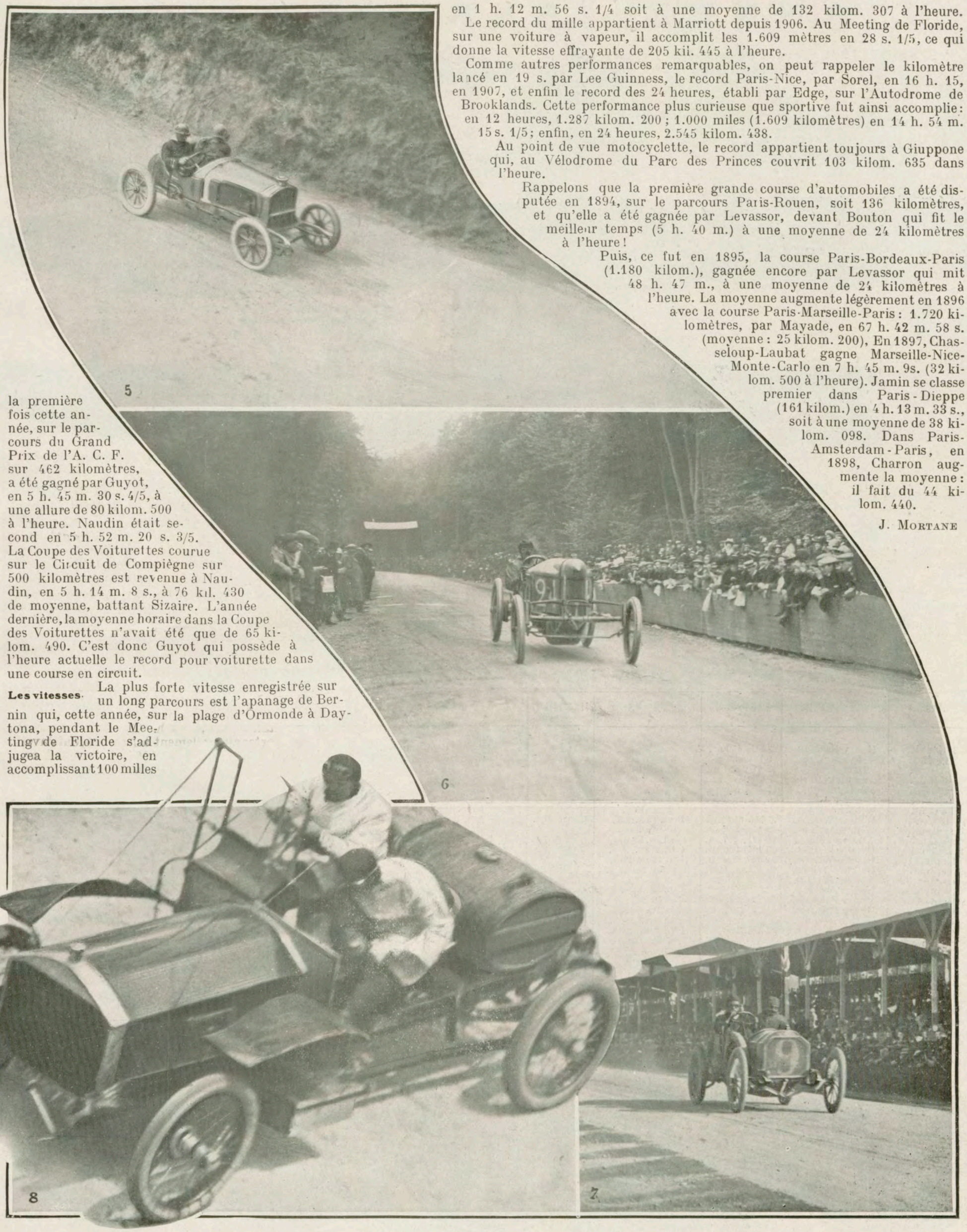
Le record de la course en circuit a été battu, cette année, par Nazzaro qui, à Bologne, a réalisé une moyenne de 119 kilom. 746 à l'heure, couvrant les 529 kilomètres du parcours en 4 h. 25 m. 21 s. Le second était Trucco, en 4 h. 34 m. 7 s. Le record précédent appartenait également à Nazzaro, qui l'avait établi au Circuit de Dieppe de 1907, couvrant à une allure de 113 kilom. 621, les 770 kilomètres du parcours, en 6 h. 46 m. 33 s.

Les voiturettes La voiturette constitue encore un peu le domaine de la France. Il faut espérer que nous saurons conserver l'avance que nous semblons posséder à l'heure actuelle. Le Grand Prix des Voiturettes, disputé pour



Les vainqueurs de 1908 et le recordman du monde du mille

1. Lautenschlager, gagnant du Grand Prix de l'A. C. F. (777 kilomètres, en 6 h. 55 m. 43 s. 4/5). — 2. Nazzaro, gagnant du Circuit de Bologne (529 kilomètres, en 4 h. 25 m. 21 s.), record de la moyenne en circuit : 119 kilom. 746 à l'heure. — 3. Wagner, vainqueur du Grand Prix d'Amérique (645 kilom. 735, en 6 h. 10 m. 31 s.) — 4. Marriott (sur voiture à vapeur), recordman du monde du mille lancé, en 28 s. 1/5.



la première fois cette année, sur le parcours du Grand Prix de l'A. C. F. sur 462 kilomètres, a été gagné par Guyot, en 5 h. 45 m. 30 s. 4/5, à une allure de 80 kilom. 500 à l'heure. Naudin était second en 5 h. 52 m. 20 s. 3/5. La Coupe des Voiturettes courue sur le Circuit de Compiègne sur 500 kilomètres est revenue à Naudin, en 5 h. 14 m. 8 s., à 76 kil. 430 de moyenne, battant Sizaire. L'année dernière, la moyenne horaire dans la Coupe des Voiturettes n'avait été que de 65 kilom. 490. C'est donc Guyot qui possède à l'heure actuelle le record pour voiturette dans une course en circuit.

Les vitesses. La plus forte vitesse enregistrée sur un long parcours est l'apanage de Bernin qui, cette année, sur la plage d'Ormonde à Daytona, pendant le Meeting de Floride s'adjugea la victoire, en accomplissant 100 milles en 1 h. 12 m. 56 s. 1/4 soit à une moyenne de 132 kilom. 307 à l'heure.

Le record du mille appartient à Marriott depuis 1906. Au Meeting de Floride, sur une voiture à vapeur, il accomplit les 1.609 mètres en 28 s. 1/5, ce qui donne la vitesse effrayante de 205 kil. 445 à l'heure.

Comme autres performances remarquables, on peut rappeler le kilomètre lancé en 19 s. par Lee Guinness, le record Paris-Nice, par Sorel, en 16 h. 15, en 1907, et enfin le record des 24 heures, établi par Edge, sur l'Autodrome de Brooklands. Cette performance plus curieuse que sportive fut ainsi accomplie: en 12 heures, 1.287 kilom. 200 ; 1.000 miles (1.609 kilomètres) en 14 h. 54 m. 15 s. 1/5; enfin, en 24 heures, 2.545 kilom. 438.

Au point de vue motocyclette, le record appartient toujours à Giuppone qui, au Vélodrome du Parc des Princes couvrit 103 kilom. 635 dans l'heure.

Rappelons que la première grande course d'automobiles a été disputée en 1894, sur le parcours Paris-Rouen, soit 136 kilomètres, et qu'elle a été gagnée par Levassor, devant Bouton qui fit le meilleur temps (5 h. 40 m.) à une moyenne de 24 kilomètres à l'heure!

Puis, ce fut en 1895, la course Paris-Bordeaux-Paris (1.180 kilom.), gagnée encore par Levassor qui mit 48 h. 47 m., à une moyenne de 24 kilomètres à l'heure. La moyenne augmente légèrement en 1896 avec la course Paris-Marseille-Paris : 1.720 kilomètres, par Mayade, en 67 h. 42 m. 58 s. (moyenne : 25 kilom. 200), En 1897, Chasseloup-Laubat gagne Marseille-Nice-Monte-Carlo en 7 h. 45 m. 9s. (32 kilom. 500 à l'heure). Jamin se classe premier dans Paris-Dieppe (161 kilom.) en 4 h. 13 m. 33 s., soit à une moyenne de 38 kilom. 098. Dans Paris-Amsterdam-Paris, en 1898, Charron augmente la moyenne : il fait du 44 kilom. 440.

J. Mortane

Les vainqueurs de 1908 et le recordman du monde des 24 heures.

5. Guyot vainqueur du Grand Prix des voiturettes (462 kil. en 5 h. 45 m. 30 s. 45), moyenne à l'heure : 80 kilom. 500, record de la moyenne pour voiturettes, en circuit. — 6. Naudin, gagnant de la Coupe des voiturettes pour la seconde fois (500 kilom. en 5 h. 14 m. 8 s.). — 7. Porporato, premier de la Targa Bologna (423 kilom. 40, en 4 h. 5 m. 6 s.). — 8. Edge, recordman du monde des 24 heures : 2.545 kilom. 438 (Autodrome de Brooklands, 1907.)

L'abondance des matières nous oblige à remettre au prochain numéro le commencement de *Sur Route et sur Piste*, par Lucien Petit-Breton et Jacques Mortane.

L'ANNÉE AÉRONAUTIQUE

L'année 1908 peut être appelée l'année des aviateurs. Le tableau que nous donnons ci-dessous montre les progrès accomplis

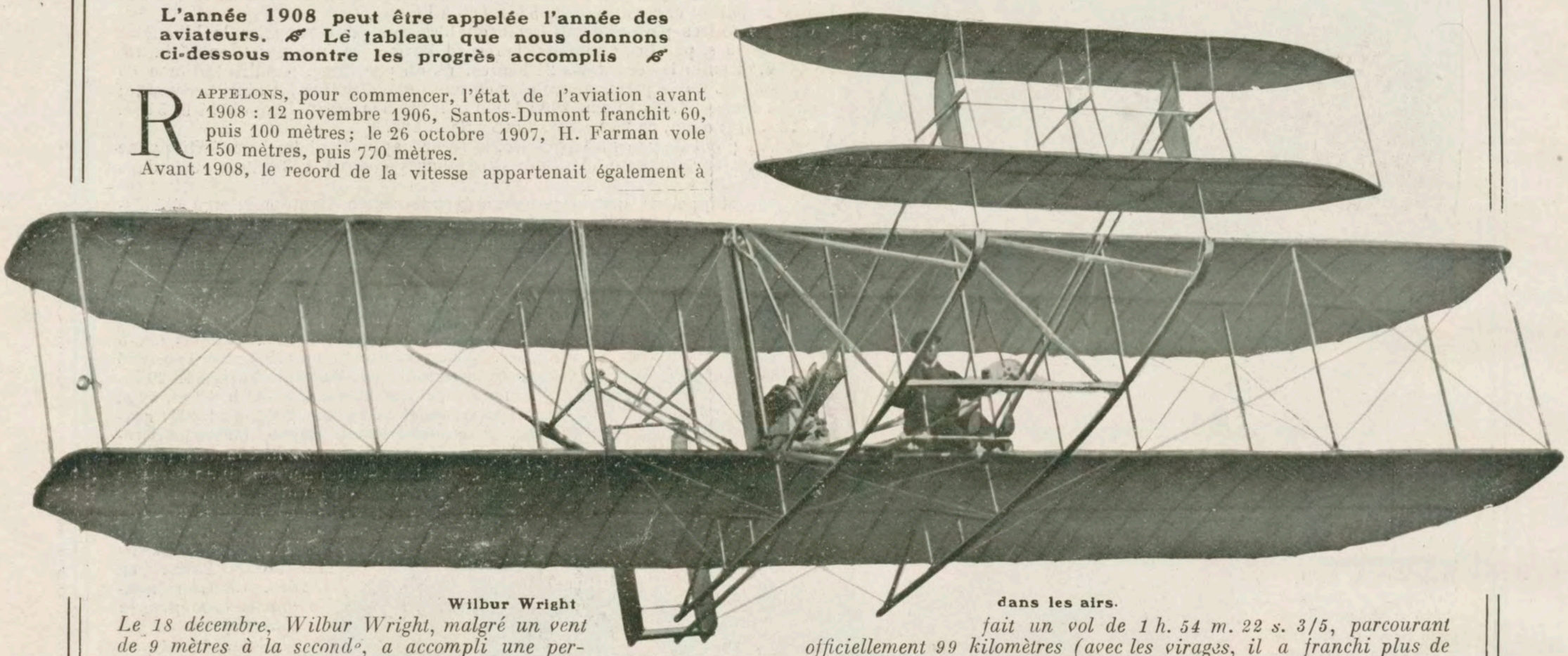
RAPPELONS, pour commencer, l'état de l'aviation avant 1908 : 12 novembre 1906, Santos-Dumont franchit 60, puis 100 mètres; le 26 octobre 1907, H. Farman vole 150 mètres, puis 770 mètres.

Avant 1908, le record de la vitesse appartenait également à Henry Farman, qui, le 26 octobre 1907, avait réalisé, à Issy-les-Moulineaux, une moyenne de 52 kilom. 704 à l'heure.

Il est amusant de rappeler quels furent, avant 1908, les divers détenteurs de la Coupe Ernest Archdeacon, confiée à ceux qui possédaient le record de la distance :

Santos-Dumont. . .	25 mètres	. .	le 23 octobre 1906.
Santos-Dumont. . .	60 —	. . .	le 13 novembre 1906.
Santos-Dumont. . .	220 mètres.	. .	le 13 novembre 1906.
Henry Farman. . .	770 —	. . .	le 26 octobre 1907.

Nous constatons ainsi que, du 23 octobre 1906 au 18 décembre 1908, le record de la distance est passé de Santos-Dumont, avec 25 mètres, à Wilbur Wright, qui couvre officiellement 99 kilomètres, alors que si l'on tient compte de la distance franchie pour prendre les virages, on peut évaluer à plus de 120 kilomètres le parcours effectué par l'Américain.

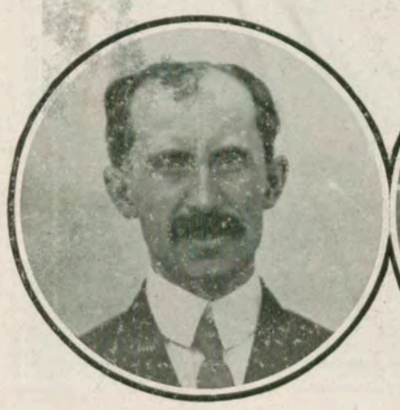


Wilbur Wright

Le 18 décembre, Wilbur Wright, malgré un vent de 9 mètres à la seconde, a accompli une performance magnifique, battant tous les records existants : il a fait un vol de 1 h. 54 m. 22 s. 3/5, parcourant officiellement 99 kilomètres (avec les virages, il a franchi plus de 120 kilomètres) et s'élevant à 110 mètres de hauteur.

Tableau des performances les plus remarquables effectuées par les aviateurs pendant l'année 1908.

DATES	AVIATEURS	DISTANCE	TEMPS	HAUTEUR	ENDROITS	PRIX GAGNÉS	OBSERVATIONS
13 janvier.	Henry Farman.	1 kil. 450 m.			Issy-les-Moulineaux.	Prix Archdeacon.	
14 Mai.	Les frères Wright.	9 kil. 650 m.	8 minutes.		Manto (Caroline du Nord).		
31 mai.	Delagrange.	12 kil. 850 m.	15 minutes.		Rome.		
8 juin.	Esnault-Pelterie.	1 kil. 200 m.		30 mètres.	Buc.		En monoplan.
22 juin.	Delagrange.	17 kil. 500 m.	15 m. 30 s.		Milan.		
6 juillet.	Henry Farman.	20 kil. 100 m.	20 m. 19 s. 3/5.		Issy-les-Moulineaux.	Prix Armengaud.	
8 août.	Wilbur Wright.		1 m. 45 s.		Aux Hunaudières.		
13 août.	Wilbur Wright.	9 kil. 650 m.	8 m. 13 s. 2/5.	30 mètres.	Aux Hunaudières.		
5 septembre.	Wilbur Wright.	22 kil. 500 m.	19 m. 50 s.		Camp d'Auvours		
6 septembre.	Delagrange.	24 kil. 727 m.	29 m. 53 s.		Issy-les-Moulineaux.		
9 septembre.	Orville Wright.	60 kil. 300 m.	1 h. 2 m. 13 s.		Fort-Myers.		
12 septembre.	Orville Wright.	72 kil. 400 m.	1 h. 14 m. 20 s.		Fort-Myers.		
21 septembre.	Wilbur Wright.	90 kil. 100 m.	1 h. 31 m. 25 s.		Le Mans.		
25 septembre.	Wilbur Wright.	10 kil. 730 m.	9 m. 1 s.		Le Mans.		Avec un passager.
28 septembre.	Wilbur Wright.		11 m. 35 s.		Le Mans.		Avec un passager.
29 septembre.	Henry Farman.	39 kil.	42 m.		Camp de Châlons.		
2 octobre.	Henry Farman.	40 kil.	44 m. 32 s.		Camp de Châlons.		
3 octobre.	Wilbur Wright.		55 m. 32 s.	30 mètres.	Le Mans.		Avec un passager.
6 octobre.	Wilbur Wright.	67 kil. 580 m.	1 h. 4 m. 26 s.	30 mètres.	Le Mans.		
10 octobre.	Wilbur Wright.	80 kil. 500 m.	1 h. 9 m.		Le Mans.		Avec un passager.
30 octobre.	Henry Farman.	27 kil. 350 m.			Du Camp de Châlons à Reims.	Premier voyage aérien.	
31 octobre.	Henry Farman.			30 mètres.	Camp de Châlons.		
31 octobre.	Louis Blériot.	16 kil.			De Toury à Artenay et retour.	Premier voyage aller et retour.	
13 novembre.	Wilbur Wright.			50 mètres.	Le Mans.	Prix de l'A. C. de la Sarthe.	
18 novembre.	Wilbur Wright.			30 mètres.	Le Mans.	Prix de la hauteur de l'Aé. C. de France.	
18 décembre.	Wilbur Wright.	92 kil.	1 h. 53 m. 59 s. 3/5.	110 mètres.	Le Mans.	Prix de la hauteur.	



Orville Wright.

Frère de W. Wright, va venir en France, accomplir de nouvelles prouesses.

H. Farman.

Le premier aviateur ayant fait en aéroplane un trajet de ville à ville.

Delagrange.

Sur appareil, du modèle Farman, a détenu quelques jours le record de durée.

Blériot.

Le premier aviateur ayant été en aéroplane de ville à ville et retour.

Esnault-Pelterie.

Esnault-Pelterie est le premier aviateur s'étant élevé à 30 mètres de hauteur.

L'ANNÉE CYCLISTE

Quelques belles prouesses pendant 1908 : le record de l'heure derrière tandems et le record de l'heure derrière motocyclette ont été battus — Les sprinters restent les mêmes — Apothéose de Petit-Breton — — —

Ellegaard.

Champion du monde (vitesse), 1908, 5e fois.

Poulain.

Champion du monde (vitesse) en 1905.

Friol

Champion du monde (vitesse) en 1907.

Hourlier.

Champion de France de 1908 (vitesse).

Parent.

Champion de France de demi-fond de 1908.

Pouchois.

Gagnant du Grand Prix de Paris de 1908.

Le record de l'heure sans entraîneurs détenu par Berthet, avec 41 kilom. 520, depuis 1907, a subi quelques assauts pendant 1908, mais n'a jamais été mis en danger : le Belge Verlinden, a échoué ne réussissant que 41 kilom. 320. A ce propos, il est intéressant de rappeler que depuis 1893, ce record magnifique n'a été l'apanage que de six coureurs. Le premier fut Henri Desgrange (3 mai 1893), avec 35 kilom. 325. Donc en quinze ans, une distance de 6 kilom. 195 a pu être seulement franchie, alors qu'en huit ans le record derrière motocyclette a été augmenté de 45 kilom. 012. Les autres recordmen de l'heure sans entraîneurs furent Dubois, en 1894, avec 38 kilom. 220 ; Maurice, en 1897, avec 39 kilom. 240 ; en 1898, Hamilton qui dépasse les 40 kilomètres, à la stupéfaction incrédule de tous (40 kilom. 781), puis Petit-Breton couvre, en 1905. 41 kilom. 110, et enfin, Berthet réalise l'exploit de parcourir 41 kilom. 520.

Par contre, le record de l'heure derrière tandems, a été battu cette année par Brocco qui, à Buffalo, a couvert 49 kilom. 960. Au Vélodrome d'Hiver, il a dépassé les 51 kilomètres, parcourant exactement 51 kilom. 378. Mais ce record, établi sur piste couverte, n'a pas été homologué.

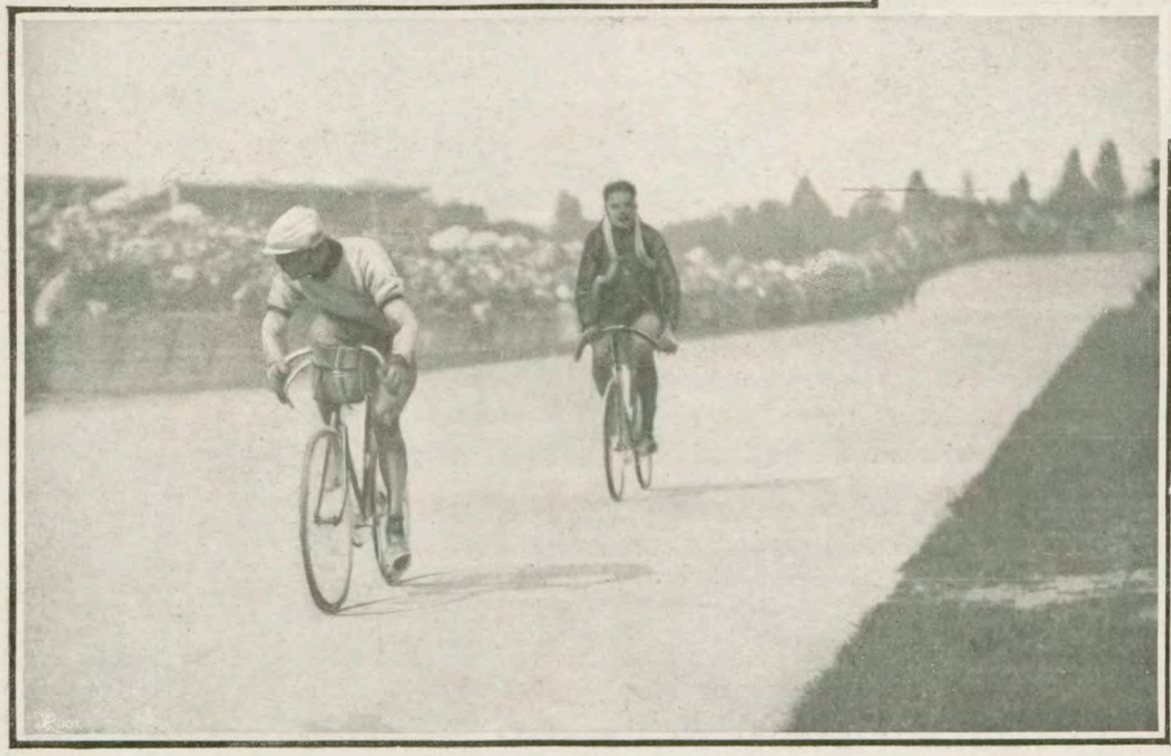
Derrière motocyclette, Wills est parvenu, entraîné par Bertin, sur la piste de Munich, à s'adjuger le record des 60 minutes, avec 99 kilom. 057, distance phénoménale qui prouve l'inanité du sport derrière moteur.

L'arrivée de Bordeaux-Paris.

Louis Trousselier arrive à Ville-d'Avray, triomphant en battant les records de près d'une heure.

Du côté des sprinters, 1908 ne nous a rien appris d'autre que ce que nous savions déjà : Ellegaard a remporté pour la cinquième fois le Championnat du Monde ; Friol et Poulain ont montré qu'ils étaient les meilleurs Français ; Hourlier et Dupré les ont suivis de près ; Pouchois fut l'illusion d'un jour heureux pour lui, sinon pour le sport ; Major Taylor fit une belle saison ; Van den Born nous fit voir qu'il est meilleur en hiver qu'en été.

Enfin, la route et le grand fond ont été fort intéressants. Le Bol d'Or est revenu à Léon Georget, avec 973 kilom. 666 ; les Six Jours à Mac Farland-Moran, avec 4.404 kilom. 868. Quant aux grandes courses sur route, elles ont permis de triompher à Van Houwaert, dans Paris-Roubaix, en 10 h. 34 m. 25 s. (record : 8 h. 4 m., par Trousselier, en 1905), à Trousselier, dans Bordeaux-Paris, en 17 h. 45 m. 10 s., (ancien record : 18 h. 41 m., par M. Garin, en 1902), à Petit-Breton dans le Tour de Belgique, dans Paris-Bruxelles, et enfin dans le Tour de France, où il se couvrit de gloire, gagnant cinq étapes et se classant toujours dans les premiers à l'emballage. Sa plus mauvaise place fut dixième.



L'arrivée du Tour de France.

Lucien Petit-Breton, après une course merveilleuse de bout en bout, s'adjuge la première place, devant Faber, second du classement.

Wills.

Recordman du monde de l'heure derrière moto : 99 kilom. 057 m.

Brocco.

Recordman du monde de l'heure derrière tandems : 49 kil. 960.

Berthet.

Recordman du monde de l'heure sans entraîneur : 41 kilom. 520.

Léon Georget.

Vainqueur du Bol d'Or de 1908 pour la troisième fois.

Mac Farland.

Vainqueur des Six Jours de 1908 pour la seconde fois.

Moran.

Vainqueur des Six Jours avec Mac Farland : 4.404 kil. 868.

La Vie au Grand Air

LES MOYENNES A L'HEURE DES RECORDMEN DU MONDE

Si on établissait une course entre les recordmen du monde des divers sports, les distances parcourues pendant une heure seraient : 1. Nazzaro, en automobile : 119 kilom. 746, (Circuit de Bologne, 1908). — 2. Giuppone, en motocyclette : 103 kilom. 635 (Parc des Princes, 1905). — 3. Guyot, en voiturette : 80 kilom. 500 (Grand Prix, 1908). — 4. Wilbur Wright, en aéroplane : 60 kilomètres (Camp d'Auvours, 1908). — 5. Le Lorraine-Diétrich, *canot automobile : 53 kilom. 816 (Evian, 1907). — 6. Berthet, à bicyclette sans entraîneurs : 41 kilom. 520 (Buffalo, 1907). — 7. Capitaine Mac Goven, trotteur : 35 kilom. 082 (Boston, 1865). — 8. De Koning, patineur : 32 kilom. 370 (Davos, 1906). — 9. Stanbury, en skiff (Amérique, 1892). — 10. Watkins, coureur à pied : 18 kilom. 878 (Angleterre, 1899). — 11. Larner, marcheur : 13 kilom. 275 (Angleterre, 1905). — 12. Geo Read, nageur : 3 kilom. 431 (Australie).*

L'ANNÉE ATHLÉTIQUE

Failliot.

Recordman de France, des 200 mètres en 22 s. 4/5; des 300 mètres, en 36 s. 2/5 ; des 400 mètres, en 49 s.

H. Siret.

Vainqueur du Marathon professionnel.

Keyser.

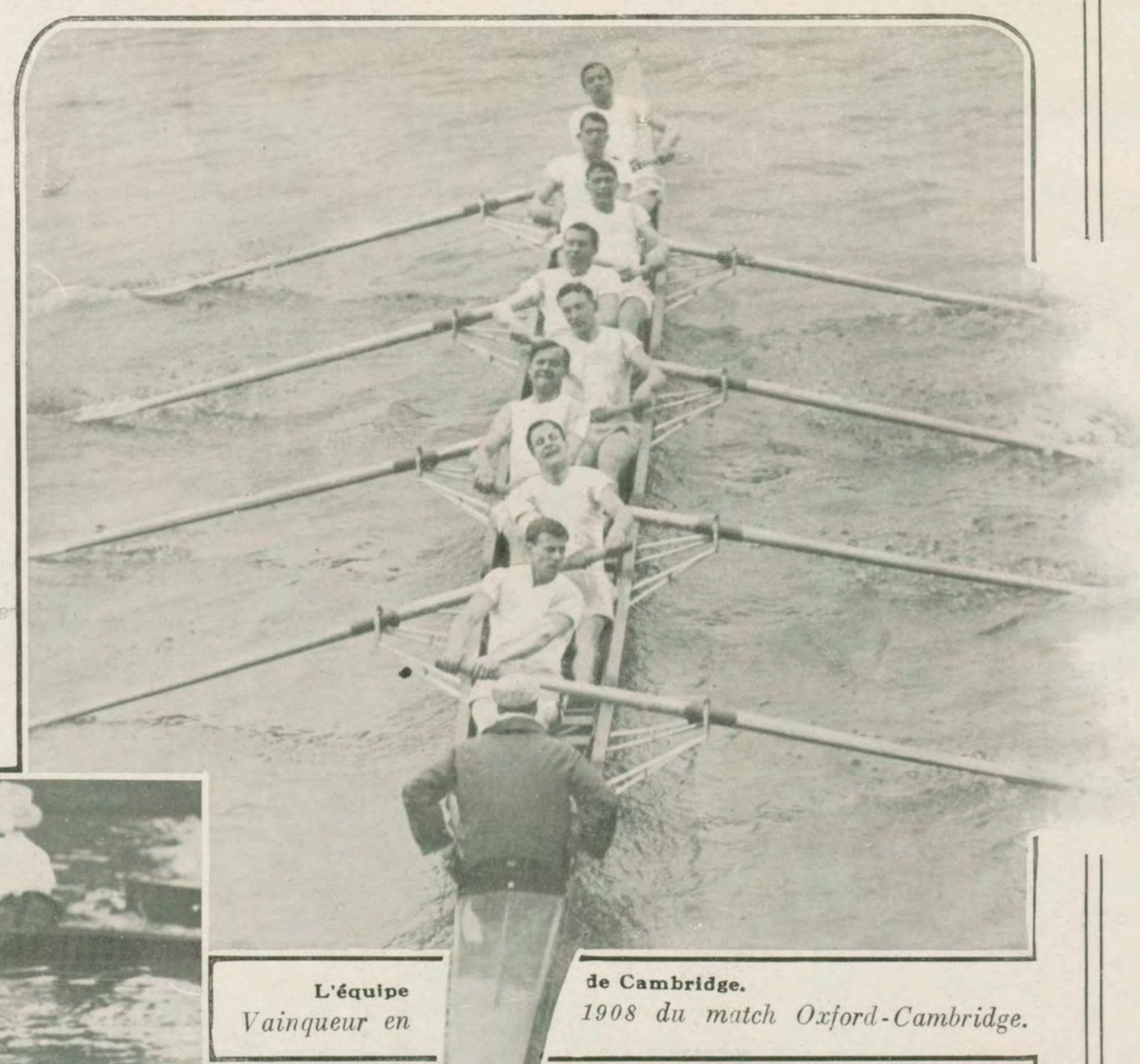
Champion de France de cross-country de 1907 et 1908. Vainqueur du Prix Roosevelt 1906 et 1908.

Nos athlètes ont fait des progrès cette année, quoiqu'ils n'aient pas brillé aux Jeux Olympiques ✍ Un homme les dépasse tous de loin, les Français comme les étrangers, c'est le professionnel Siret, vainqueur de la course de Marathon ✍

La saison de cross-country de 1907-1908, a été tout particulièrement brillante, grâce au Cross des Cinq Nations (France, Angleterre, Pays de Galles, Ecosse, Irlande), disputé au Stade de Colombes. La victoire revint au merveilleux spécialiste Robinson, plusieurs fois champion d'Angleterre. Mais ce fut la première fois qu'un Français parvint à faire aussi bonne figure dans une compétition de cette envergure : Ragueneau se classa quatrième. C'est le premier Français qui, dans un championnat international, ait pu arriver à se classer devant neuf Anglais sur douze et devant tous les hommes d'Irlande, d'Ecosse et du Pays de Galles.

Le Championnat de France de cross-country revint à J. Keyser, ainsi que le Cross international, disputé contre les Birchfield Harriers. Il battait Robinson, mais celui-ci n'était pas, loin de là, ce qu'il fut au moment du Cross des Cinq Nations.

Course à pied Un homme de grande valeur, un extraordinaire athlète nous a prouvé que les Français pouvaient espérer dans leurs sprinters : Failliot a battu cette année les records de 200 mètres, en 22 s. 4/5 (record du monde des 200 yards (201 m. 16) 21 secondes,

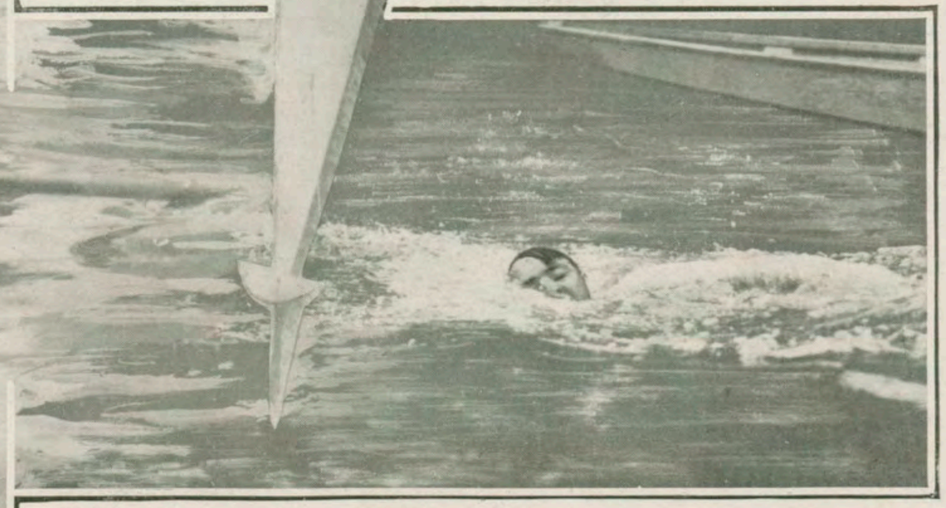


L'équipe de Cambridge.

Vainqueur en 1908 du match Oxford-Cambridge.

Delaplane.

Delaplane s'est adjugé le Championnat d'Europe à un rameur de 1906. 1907 et 1908.



Billington.

Vainqueur de la traversée de Paris à la nage en 1907 et en 1908. Recordman des 550 yards (6 m. 51 s.), et des 300 yards (3 m. 38 s. 1/5).

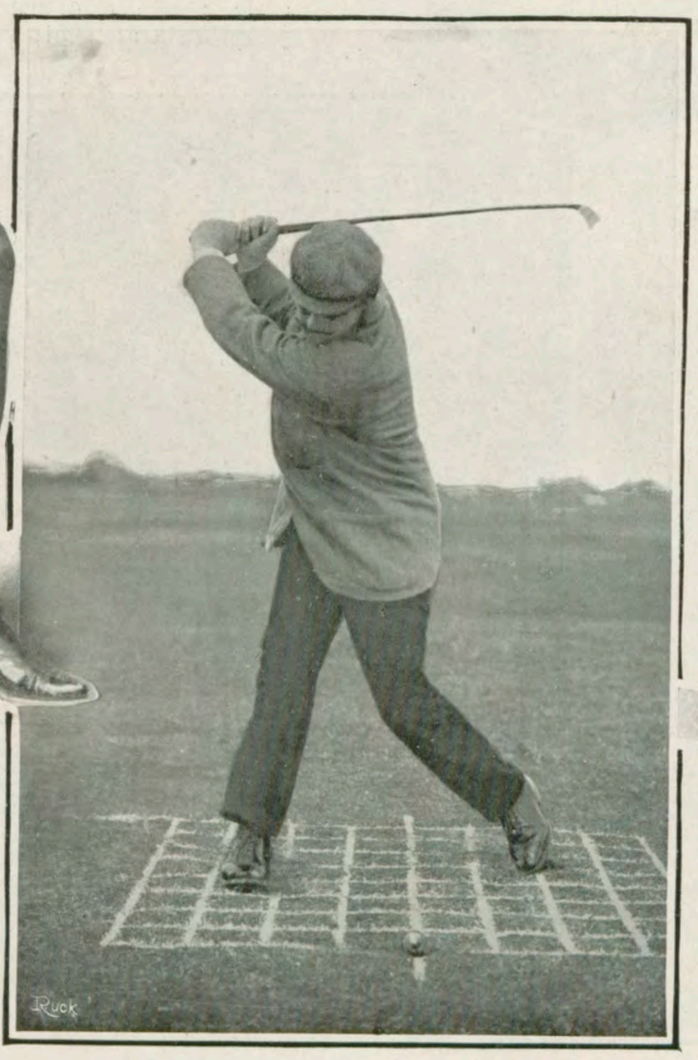
La finale du Championat de rugby de 1908.
Le Stade Français (8 fois champion) bat le Stade bordelais (5 fois champion), par 16 points à 3.

Le Cross des Cinq Nations.
Le Cross des Cinq Nations a été gagné en 1908 par Robinson.

Marc Gaucher.
Champion de France de boxe anglaise, poids lourds.

par Wefers), des 300 mètres en 36 s. 2/5 (record du monde des 350 yards : (319 m. 90) : 36 s. 2/5, par Long) et des 400 mètres en 49 secondes (record du monde : 49 s. 4/5, par l'Américain Long).

Mais l'homme qui a droit à notre entière admiration, est le professionnel Henri Siret, premier coureur français qui se soit joué de tous les étrangers, avec une merveilleuse désinvolture. Dans le Marathon professionnel, disputé sur 42 kilom. 600 du château de Windsor, au Stade des Jeux Olympiques de Londres, il a effectué le parcours en 2 h. 37 m. 23 s., à une moyenne de 16 kilom. 662 à l'heure, alors que l'amateur américain Hayes, pour le même trajet, avait mis 2 h. 53 m. 18 s. Des matches sous piste couverte, sur la même distance, entre Pietri Dorando et Hayes, et Pietri Dorando et Longboat, disputés à Madison Square, ont prouvé plus que tous les discours, la valeur de la performance de Siret, qui n'a jamais pu être approchée. Il serait beau de lui voir disputer une course contre Shrubb.



A. Massy.
Le Français professionnel A. Massy, champion de France de golf en 1906 et en 1907.

Football rugby.

Cette année, plusieurs fois nos grandes équipes de football : le Stade Français, le Stade Bordelais, le Stade Toulousain, le R.C.F., le Sporting Club Université, pour ne citer que les principales, ont battu d'excellents teams d'Angleterre. Maintenant nos voisins, ayant constaté nos progrès, ne s'amusent plus à nous envoyer des équipes de second ordre, comme celles qui venaient jadis nous écraser, en nous laissant faire l'essai de consolation. Nos vainqueurs savent qu'aujourd'hui il faut compter avec nous. Le Championnat de France mit aux prises le Stade Français et le Stade Bordelais. L'équipe vierge, ainsi qu'on avait surnommé les hommes de Bordeaux, fut, à l'étonnement de tous, battue par 16 points à 3. Ce fut la désolation à Bordeaux.

Max Decugis.
Champion de France amateur de tennis, vainqueur de la Coupe de la Vie au Grand Air.

Dans le sport de l'aviron, nous possédons un champion de grande valeur. Il s'agit de Delaplane, champion d'Europe à un rameur depuis 1906. En golf, le Français professionnel A. Massy peut être considéré comme le meilleur joueur du continent. Max Decugis, en tennis, fait également honneur à notre pays.

J MORTANE.

Les Records à travers les Courses plates

Par RENÉ RIONDET

A l'exclusion des indications du chronomètre, les statistiques annuelles offrent un champ d'investigations suffisantes à l'amateur des records.

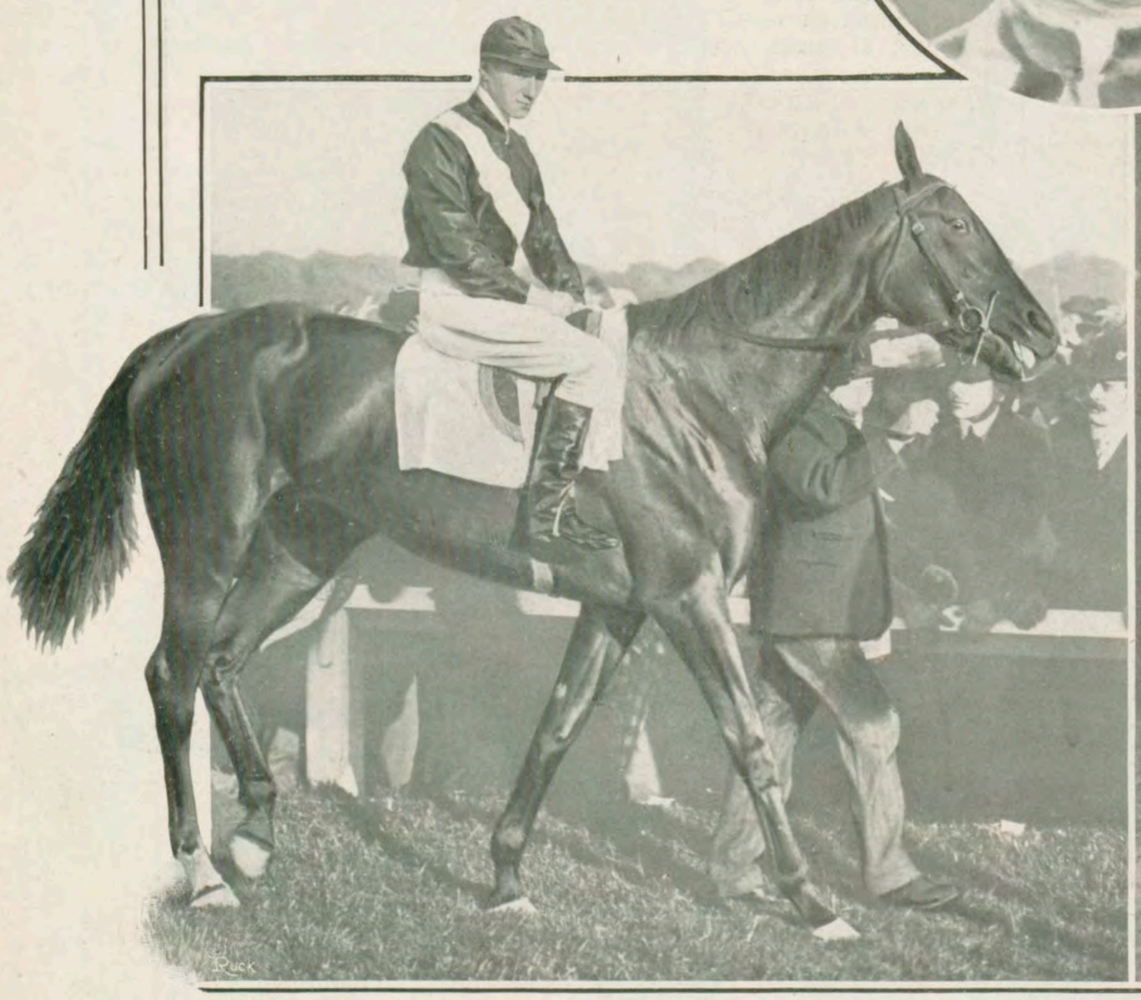
Il ne peut-être question, ici, de se rapporter, comme dans la plupart des autres sports, aux indications du chronomètre. Celles-ci, même si elles étaient exactes, n'auraient pas une grande valeur : le pur sang ne court pas contre la montre, il court contre ses concurrents, soit qu'il les laisse partir en avant, pour venir les régler après une sage course d'attente, soit qu'il leur montre le chemin en menant un faux train puis en démarrant au milieu du parcours, soit enfin qu'il fournisse son effort au début de l'épreuve pour s'arrêter dès qu'il a la victoire à sa merci et passer le poteau en dedans de son action. Nous sommes donc obligés de nous en tenir aux autres considérations, suffisamment nombreuses d'ailleurs, auxquelles on peut se livrer sur les courses plates.

Le tableau que j'ai établi plus loin donne toutes les indications nécessaires pour se rendre compte des chiffres records qui ont été atteints en ces dernières années; le record des propriétaires comme celui des éleveurs gagnants est détenu par M. Edmond Blanc, qui a reçu en 1904, 1.631.678 francs comme propriétaire et 61.080 francs comme éleveur; celui des étalons appartient à son étalon, Flying Fox, dont les produits, en la même année, ont gagné 1.320.860 francs ; celui des chevaux est l'apanage de Maintenon, le cheval de M. W.-K. Vanderbilt, qui, en 1906, a remporté 841.025 francs de prix, chiffre fabuleux si l'on songe que le fils du Sagittaire a échoué dans l'épreuve la plus rémunératrice, le Grand Prix de Paris; enfin la somme la plus élevée donnée pour un yearling en vente publique l'a été, en 1900, pour Le Souvenir, adjugé à 85.000 francs au duc de Gramont.

Tous ces résultats sont pris en considérant chaque année séparément. Si l'on réunit quelques-unes de ces données, on obtient des chiffres très intéressants. C'est ainsi que Maintenon, le détenteur du record des sommes gagnées en une année, est aussi le cheval dont la carrière a été la plus fructueuse ; bien qu'il n'ait pas couru à deux ans et qu'il ait été retiré de l'entraînement le 14 avril de sa quatrième année, le total de ses gains atteint 914.275 francs, Il est suivi d'assez près par La Camargo avec 877.695 francs ; les performances de cette dernière méritent une mention spéciale : elle a couru depuis l'âge de deux ans jusqu'à six ans, et, sur les 35 courses qu'elle a dis-

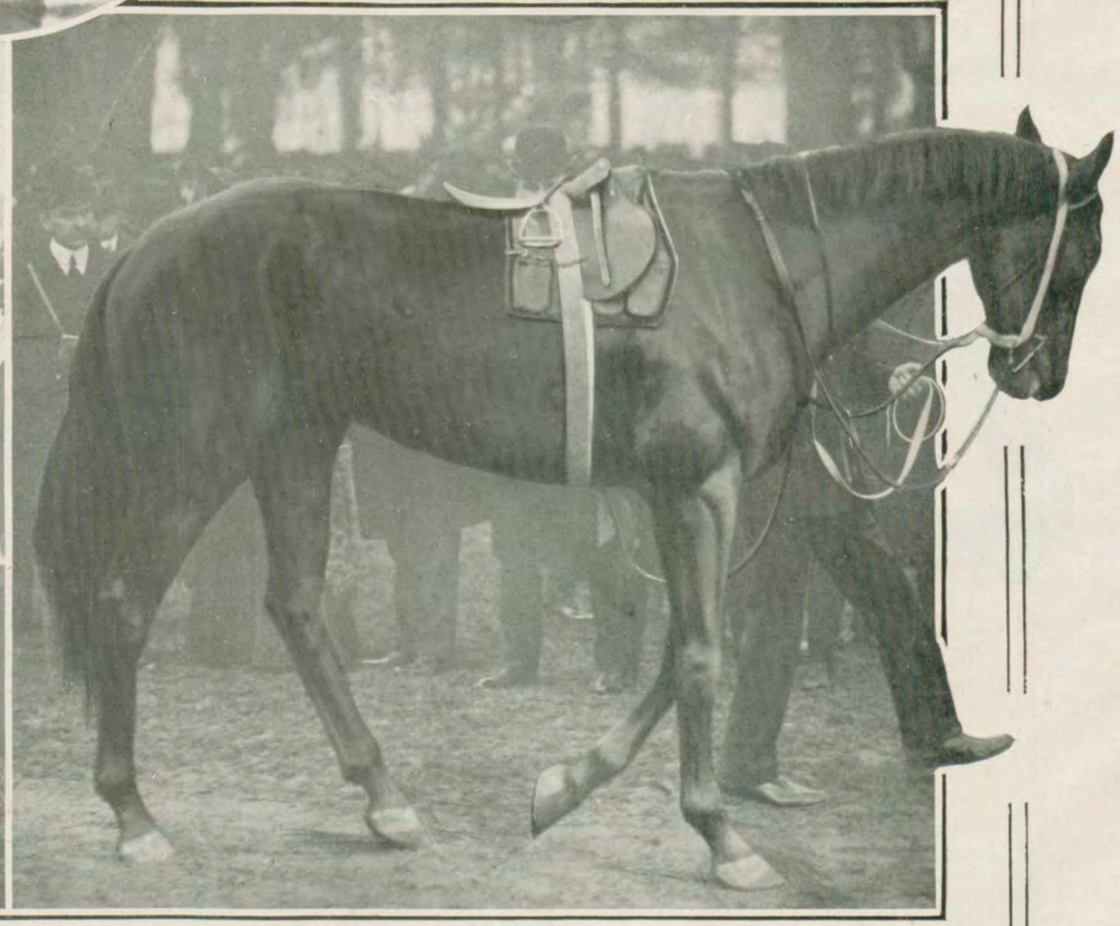
M. Edmond Blanc.

Le fameux propriétaire éleveur qui a remporté sept fois le Grand Prix, détient le record des sommes gagnées au cours d'une année (1.631.678 jr.).



Punta Gorda.

Par Le Capricorne et Philaë, a couru 73 fois de 2 à 5 ans, pour remporter 25 victoires et 471.978 francs de prix.



Georges Stern.

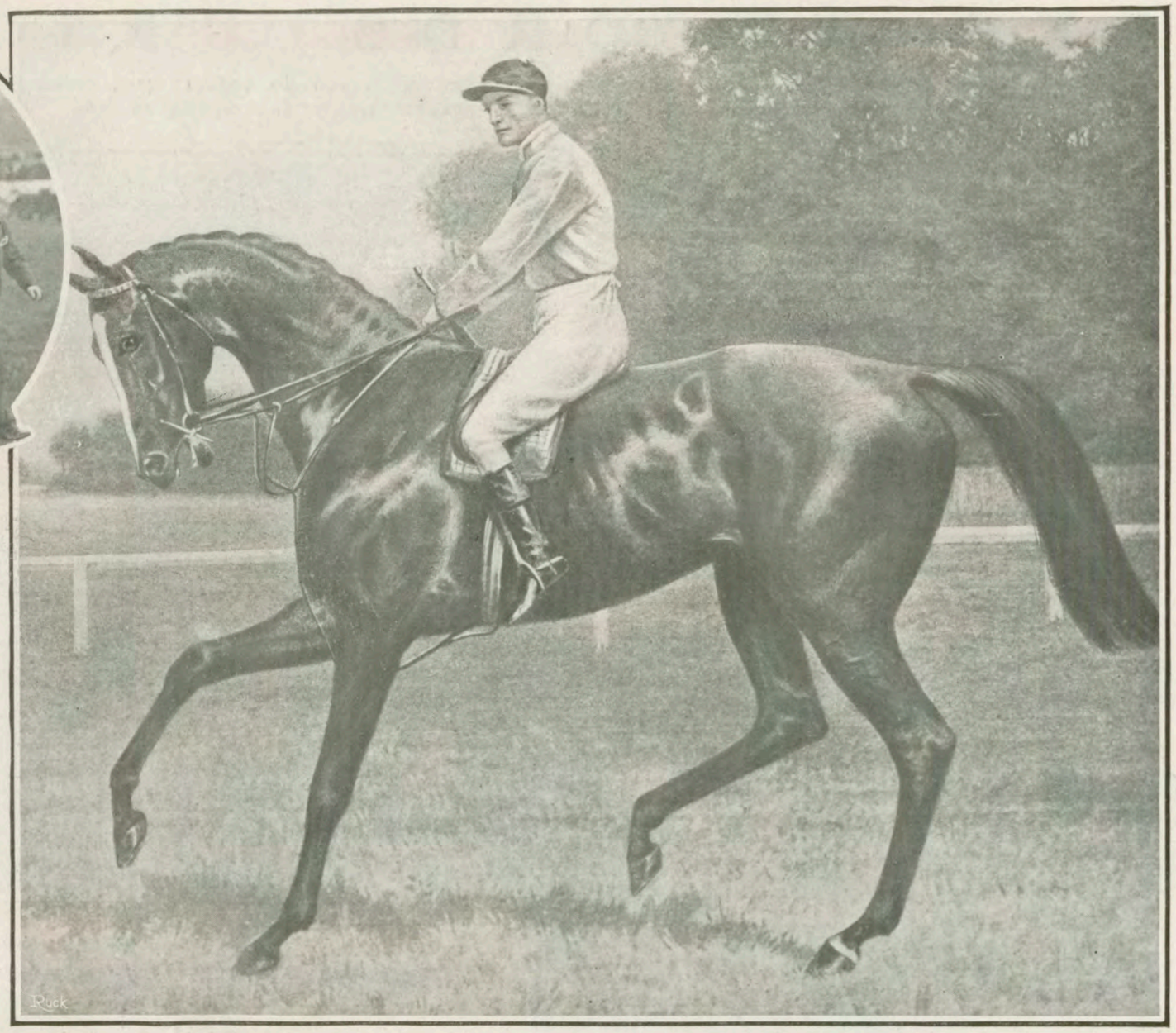
Le jockey de l'écurie Edmond Blanc s'est classé sept années en tête de la liste des jockeys gagnants (1060 victoires).

Maintenon.

Par Le Sagittaire et Marcia, possède les records des sommes gagnées en une année (841.025 fr.) et de celles gagnées en une carrière de courses.

Quo Vadis.

Par Winkfield's Pride et Filomena, a remporté le Grand Prix le plus vite couru : 3 m. 15 s. pour les 3.000 mètres.



Flying Fox.

Par Orme et Vampire, a été acheté par M. Edmond Blanc 984.375 francs, chiffre record. Ses produits, depuis 1903, date de leurs débuts, jusqu'à ce jour, ont déjà remporté 3.747.925 francs de prix.

putées, elle a remporté 25 victoires, se plaçant sept fois seconde et une fois troisième (dans le Prix du Conseil Municipal de 1901) ; en deux occasions seulement elle ne fut pas placée : à deux ans, dans le Criterium international, et à quatre ans, dans le Gold Cup d'Ascot. Après ces deux chefs de file, on doit citer Perth et Gouvernant, le premier avec 779.937 francs et le second 729.710 francs.

Parmi les invincibles, nous trouvons Ajax, dont les 4 sorties, à deux et trois ans, ont été 4 victoires atteignant un total de 654.925 francs ; enfin, Prestige, du 1er août de sa deuxième année, date de ses débuts, au 7 juin de sa troisième année, époque à laquelle il dut être retiré de l'entraînement, a couru 16 fois sans jamais être battu. Le chiffre de ses gains est de 353.244 francs, dont 150.850 à l'âge de deux ans.

D'autre part, un record un peu spécial appartient à la fameuse jument de M. J. Lieux, Punta Gorda. Après avoir paru en public une seule fois à l'âge de 2 ans, elle a disputé à 3 ans 27 épreuves, à 4 ans 23 et à 5 ans 22, soit un total de 73 sorties, au cours desquelles elle remporta 25 victoires. Il n'est pas douteux, d'ailleurs, qu'avec l'état d'esprit régnant à l'heure actuelle parmi la plupart des propriétaires, ce record (pour les chevaux de classe, naturellement) ne soit bientôt battu ; ce qui sera plus difficile à reconstituer c'est l'autre particularité de la carrière de cette jument, qui, réclamée à 8.107 francs, au début de sa troisième année, a remporté 471.978 francs de prix.

René Riondet.

Tableau comparatif de la statistique des courses plates des dix dernières années.

Années	PROPRIÉTAIRES GAGNANTS		ÉLEVEURS GAGNANTS		ÉTALONS GAGNANTS		CHEVAUX GAGNANTS			PRIX des YEARLINGS en Vente publique	
1899	M. Caillault	887.360	Comte de Juigné	7.000	War Dance	727.890	Perth	(3 ans).	698.175	Maltais	51.000
	J. de Brémond	620.683	E. Fasquel	4.000	Le Sancy	552.221	Fourire	(3 ans).	244.350	Old Warrior	47.000
	Ecurie Menier	599.630	G. Dreyfus	3.500	Little Duck	363.962	Gobseck	(3 ans).	229.187	Giralda	40.000
1900	Baron de Schickler	620.162	Baron de Schickler	31.000	Le Sancy	661.175	Semendria	(3 ans).	521.525	Le Souvenir	85.000
	J. de Brémond	468.601	Héritiers Say	11.000	The Bard	387.914	La Morinière	(3 ans).	248.100	Indian Night	38.000
	Ephrussi	415.166	Barons Roger et de Varenne	10.500	Gulliver	316.457	Ivry	(3 ans).	202.475	Bat	36.000
1901	E. Blanc	581.016	E. Blanc	22.900	The Bard	676.599	Saxon	(3 ans).	425.000	Aiglon Royal	41.000
	M. Caillault	579.093	Comte de Saint-Phalle	21.000	Saint Damien	537.632	Chéri	(3 ans)	382.375	Triomphe	35.000
	J. de Brémond	482.908	A. Abeille	13.000	War Dance	367.243	La Camargo	(3 ans).	235.733	Valpurgis	35.000
1902	E. de Saint-Alary	804.499	E. de Saint-Alary	37.000	Omnium II	758.991	Kizil Kourgan	(3 ans).	602.725	Tarquin	71.500
	M. Caillault	707.091	C. Blanc	15.000	Childwick	352.537	Retz	(3 ans).	346.212	Royalette	41.000
	J. de Brémond	505.935	Comte Le Marois	10.000	Dauphin	350.761	La Camargo	(4 ans)	319.775	Xenophon	40.000
1903	E. Blanc	1.137.450	E. Blanc	38.300	Le Sancy	608.151	Quo Vadis	(3 ans).	352.075	Chouberski	39.000
	Comte H. de Pourtalès	512.365	Baron de Schickler	17.600	Winkfield's Pride	462.991	Ex Voto	(3 ans).	292 575	Génésareth	34.000
	M. Caillault	395.069	Comte de Saint-Phalle	15.500	Callistrate	407.683	La Camargo	(5 ans).	258.962	Cyrénéen	30.000
1904	E. Blanc	1 631.678	E. Blanc	61.080	Flying Fox	1.320.860	Ajax	(3 ans).	638.525	Syphon	35.000
	M. Caillault	589 595	Comte Le Marois	6.000	Le Sancy	444.849	Gouvernant	(3 ans).	369.125	Maintenon	23.100
	Comte H. de Pourtalès	385.640	Prince P. d'Aremberg	6.000	Simonian	335.544	Presto II	(3 ans).	212 072	Montlieu	20.000
1905	E. Blanc	1.469.009	E. Blanc	60.500	Flying Fox	1.131.756	Finasseur	(3 ans).	617.970	Vichy	76.000
	Michel Ephrussi	755.089	Héritiers J. Stern	14.500	Winkfield's Pride	713.135	Val d'Or	(3 ans).	391.200	Allegro	46.000
	J. Lieux	481.052	Comte Le Marois	11.000	Callistrate	569.505	Génial	(3 ans).	311.050	Profanus	40.000
1906	W. K. Vanderbilt	1.229.900	G. Dreyfus	37.000	Le Sagittaire	1.082.918	Maintenon	(3 ans).	841.025	Poor Boy	66.000
	J. Lieux	610 731	E. Blanc	12.000	Flying Fox	483.398	Spearmint	(3 ans).	409.350	Holly Hock	41.000
	M. Caillault	536.095	Duc de Gramont	8.250	Perth	458.585	Eider	(3 ans).	231.977	Susinak	32.000
1907	M. Caillault	627.749	Baron de Rothschild	20.000	Perth	589.930	Sans Souci II	(3 ans).	469.010	Roi de l'Air	51.000
	J. Lieux	580.496	Héritiers P. Aumont	14.350	Le Roi Soleil	543 635	Mordant	(3 ans).	239.812	Queen Eleonor	48.000
	Bar. E. de Rothschild	546.563	Duc de Gramont	13.250	Son O'Mine	441.205	Punta Gorda	(5 ans).	225.080	Phyllis	37.000
1908	W.-K. Vanderbilt	1.314.077	G. Dreyfus	28.500	Perth	1 076.821	Northeast	(3 ans).	406.915	Gourouli	37.000
	E. Blanc	716.370	E. Blanc	25.750	Masqué	376.692	Sea Sick	(3 ans).	339.850	Métayer	32.500
	E. Veil Picard	501.648	W.-K. Vanderbilt	25.750	Elf	376.421	Sauge Pourprée	(3 ans).	279.240	Sifflet	32.200

LES RECORDS ORIGINAUX

Parmi les recordmen du monde, il est des hommes de valeur qui, cependant, ne pratiquent pas de sports officiellement reconnus — Quelques performances remarquables

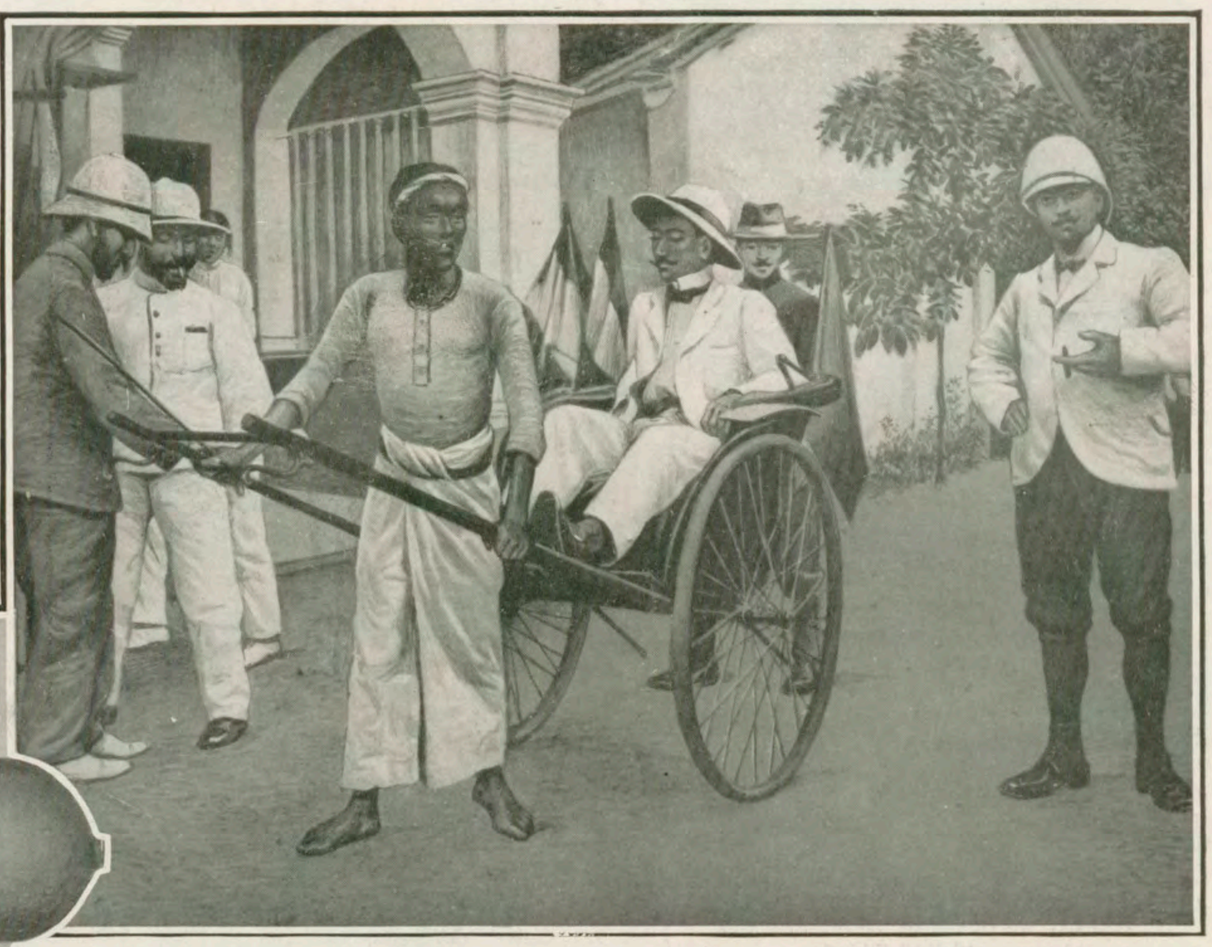
Tout le monde pratique un sport ou, tout au moins, peut élever tout acte à la dignité de sport. C'est ainsi qu'il existe bien des gens qui peuvent se considérer comme des athlètes, sans qu'ils puissent jamais avoir la satisfaction de devenir champions du monde, parce que le sport qu'ils pratiquent n'est pas réglementé. Parmi ces exercices, il en est de fort athlétiques, d'autres sont plus originaux.

Nous allons passer en revue quelques-unes des performances les plus remarquables accomplies par des cerveaux en mal de nouveauté.

John Whitman (Ajax) a réussi à soulever 350 pounds avec les dents, au Central Palace, le 6 décembre 1904.

Hartley Davidson possède le record du mille en patin à roulette, en 2 m. 48 s., le 7 juin 1907, à Chicago.

Les massues ont tenté plusieurs athlètes : Lloyd, pendant 50 heures, a manœuvré des massues de deux livres. Levisson, en 5 h. 41 m., a soulevé et baissé des massues 9.000 fois de suite. Il avait déjà



Un recordman de la race jaune.

Ce Chinois détient le record du pousse-pousse, ayant parcouru, en traînant un voyageur, 27 kilomètres en 1 h. 25, dans la course handicap Saïgon-Bien Hoa, en janvier 1903.

Bonnes.

Recordman du monde du développé d'une main à gauche (55 kilos), des deux mains en barre (116 kilos), des deux mains en haltères séparés (100 kil. 500).

accompli une performance semblable, faisant 4.500 mouvements en 2 h. 49 m.

Tom Burrows, à Londres, a battu de loin tous les records de massues, manœuvrant 423.000 fois en 57 heures.

Les records de la course en sac appartiennent à R. Mercer, qui fit 35 yards en 5 s. 3/5 ; 50 yards en 7 secondes et 75 yards en 10 s. 4/5.

Le record de la course de 100 yards à trois jambes appartient à l'équipe Hillmann-Robertson, de Brooklyn, en 12 s. 3/5, les 110 yards par les mêmes en 14 secondes.

Le record du saut en hauteur, en patins à glace, appartient à Irwin, avec un mètre ; en largeur, il appartient à Mac Daniells avec 6 m. 405.

B. Quinn détient le record du lancement de la balle du sport de la crosse, avec 142 mètres ; Cambell celui du lancement de la balle de base-ball, avec 116 mètres, Game, celui du lancement de la balle de cricket, avec 120 mètres.

Le record de la plus longue distance parcourue par un pigeon voyageur a été établi en 1899, de Little Rock à New-York. Il est de 11 jours 19 heures 12 minutes et le pigeon a parcouru 1.724 kilomètres

En terminant, parlons un peu de boxe : le plus long combat du monde, sans gants, dura 6 h. 15 m. et fut disputé en novembre 1855, à Melbourne, par James Kelly et Jonathan Smith. Le plus long combat en Amérique avec gants, dura 7 h. 19 m. entre Bowen et Burke qui firent match nul, le 6 avril 1893 à la Nouvelle-Orléans. Le plus long combat en Amérique sans gants, dura 4 h. 20 m. entre Fitzpatrick et James O'Neil, le 4 décembre 1860. Le plus long combat en Angleterre, sans gants, dura 6 h. 3 m. entre Mike Madden et Bill Hayes, le 17 juillet 1849.

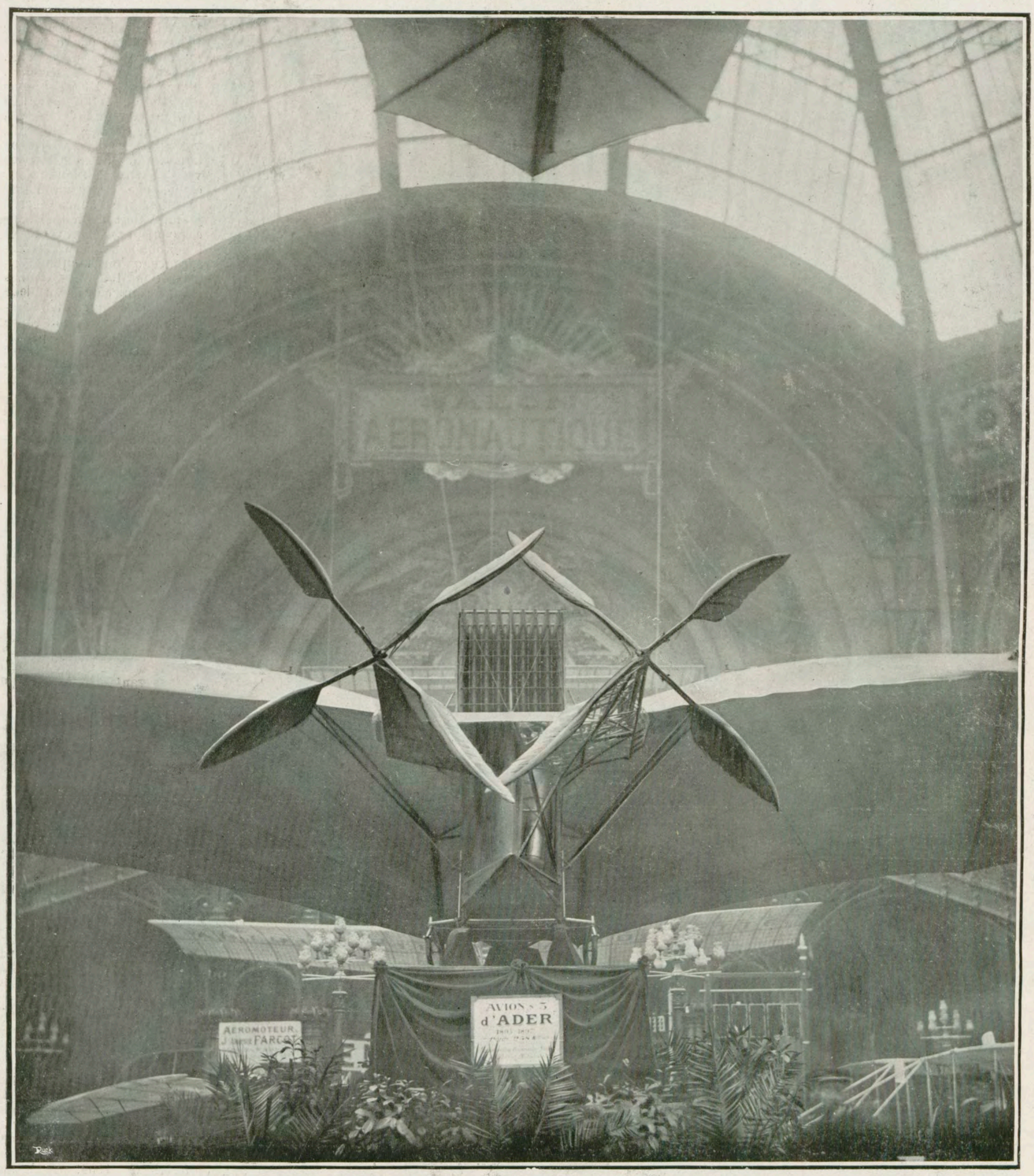
Jacques Mortane.

Le saut de Conspirateur.

Conspirateur, monté par le capitaine Crousse, recordman du monde du saut en hauteur. Il a franchi la barre à 2 m. 35 en 1906. Conspirateur est mort en 1907.

Imprimerie de la *Vie au Grand Air*, Paris. H.-L. Motti. — *Le Gérant :* Camille Lecestre.

Le Ier Salon de l'Aéronautique



L'ANCÊTRE & L'AVION D'ADER

*Placé au centre même du Salon, l'*Avion n° 3, *d'Ader, attire tous les regards. Ce fut, à proprement parler, la première machine volante. Après avoir fait quelques bonds dans un précédent essai, dans une expérience secrète le 14 octobre 1897, au camp de Satory, à laquelle assistèrent, seuls, quelques officiers, l'*Avion n° 3, *monté par son inventeur, parcourut une distance d'environ 300 mètres sans toucher le sol. Malheureusement, abandonné par l'Etat, Ader, qui avait travaillé qu rante ans et dépensé des sommes considérables, renonça à son entreprise. L'*Avion *fut envoyé aux Arts-et-Métiers; il n'en sortit que pour figurer à l'Exposition de 1900, où il passa inaperçu de cette même foule qui s'empresse aujourd'hui autour de lui.*

Supplément au N° 537 de la *Vie au Grand Air*, du 2 Janvier 1909.

LE 1er SALON DE L'AÉRONAUTIQUE

Le cortège officiel aux Canots automobiles.

Le Ier Salon de l'Aéronautique est en même temps celui des poids lourds et de la navigation automobile. Le cortège officiel est, ici, reçu par Pitre, le constructeur bien connu, souvent vainqueur dans les compétitions internationales.

Le Salon de l'Aéronautique, des Poids lourds et de la Navigation automobile a ouvert ses portes le 24 décembre ✍ Une foule considérable n'a cessé de se porter autour des oiseaux artificiels ✍

Le 24 décembre 1908 marquera une date dans l'histoire de la conquête de l'air. Pour la première fois, une exposition aura été consacrée à l'aéronautique, disons mieux à l'aéroplane. Car si le dirigeable qui flotte au milieu de la vaste nef du Grand Palais eut son succès de curiosité, les deux malheureux sphériques furent bien négligés et c'est autour des aéroplanes que la foule s'entassa.

Le Salon de cette année sera pour le plus lourd que l'air ce que fut pour l'automobile l'Exposition des Tuileries; elle lui donnera la reconnaissance mondaine et tout ensemble la consécration de la foule.

Quel chemin n'avons-nous pas parcouru depuis douze mois ! L'an dernier, encore, c'est devant un nombre restreint de spectateurs que se déroulaient les expériences de Bagatelle et d'Issy ; les noms des hardis expérimentateurs — j'en excepte Santos-Dumont qui fut toujours l'homme de la foule — n'étaient connus que d'une élite. Aujourd'hui, ceux des Farman, des Delagrange, des Blériot, des Esnault-Pelterie sont dans la bouche de tous. Tous ceux-là, et surtout celui de l'admirable américain qu'il nous arrive d'entendre appeler tantôt *Raète* et tantôt *Vrichte*, suivant que celui qui prononce son nom l'a appris par l'oreille ou par les yeux.

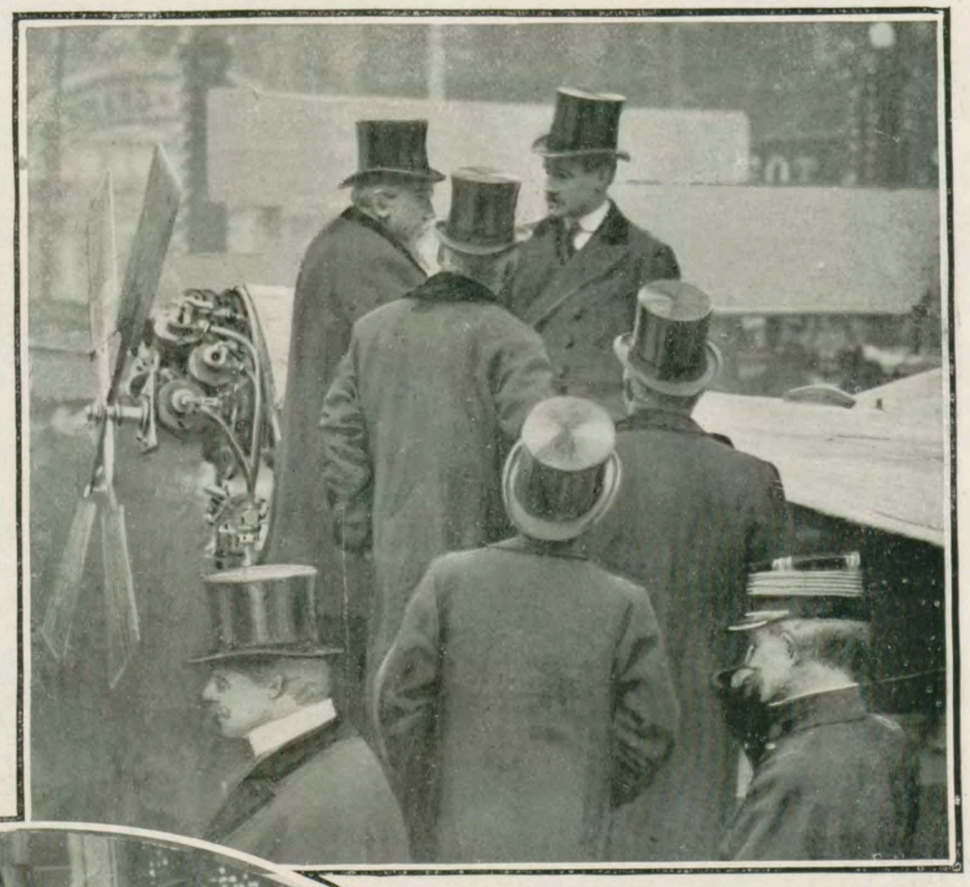
Si, du haut du balcon du premier étage qui domine la nef toute entière du Grand Palais, on contemple le spectacle qu'il nous était donné de voir, on a la sensation qu'on se trouve en présence d'un monde nouveau. Tous ces monstres qui dorment là, svelles libellules, monoplans audacieux, biplans formidables, autant de représentants d'une faune de transition, colossale, hésitante et bizarre, comme celle de l'âge quaternaire, d'où sortira, par une évolution, dont nous ne prévoyons pas encore le terme, ni la forme, la machine volante de l'avenir.

Comme tout cela nous paraîtra vieux et ridicule dans dix ans, et quelle curieuse galerie constitueront tous nos oiseaux d'aujourd'hui à la rétrospective de 1920 !

Pensez que depuis toujours, l'idée de s'élever au-dessus du sol, comme les oiseaux, caressa l'esprit des enfants des hommes. Il suffit de jeter un coup d'œil dans la galerie des modèles, pour voir combien d'inventeurs ont poursuivi la même chimère. Il n'est besoin parmi ceux-là, que d'un seul qui ait l'idée de génie, pour que l'aviation toute entière, soit bouleversée. On peut dire que la chance a favorisé les aviateurs. Tout a contribué à leur faire des débuts faciles. A peine ont-ils tracé leurs premiers pas que tout le monde est avec eux. Certes, Ader fut méconnu, mais depuis ! Et les appuis officiels qui manquèrent à Fulton, comme à Goubet, à Michaux, comme à Forest, vont tout droit à nos jeunes hommes-oiseaux, sur lesquels va s'abattre la manne officielle, que les conducteurs d'automobiles ne connurent jamais, tout au moins sous ces couleurs. Félicitons-les et félicitons-nous, car c'est l'assurance qu'on a enfin compris, que tous ces jeunes hommes qui consacrent leur temps, qui risquent leur fortune et leur vie, pour faire faire à la science un pas en avant, sont de véritables bienfaiteurs, puisque de leurs efforts peut naître quelque joie pour l'humanité.

De tels encouragements sont bien faits pour exciter encore l'émulation des inventeurs et le courage des conducteurs. Déjà, une phalange de jeunes hommes se presse, avides d'apprendre à conduire les nouveaux monstres, impatients de sentir l'oiseau de toile frémir sous eux. De tous côtés, des prix s'offrent à leur tranquille audace. On peut dire que ce sont les concurrents qui manqueront aux épreuves de 1909. Un grand meeting, doté de 100.000 francs de prix, va s'ouvrir, dans quelques mois, à Monaco, et demain, le premier aérodrome ouvrira ses portes à la foule anxieuse de contempler les évolutions de tous ces avions qu'elle vient de voir, sommeillant sous les voûtes du Grand Palais.

Marcel Viollette.



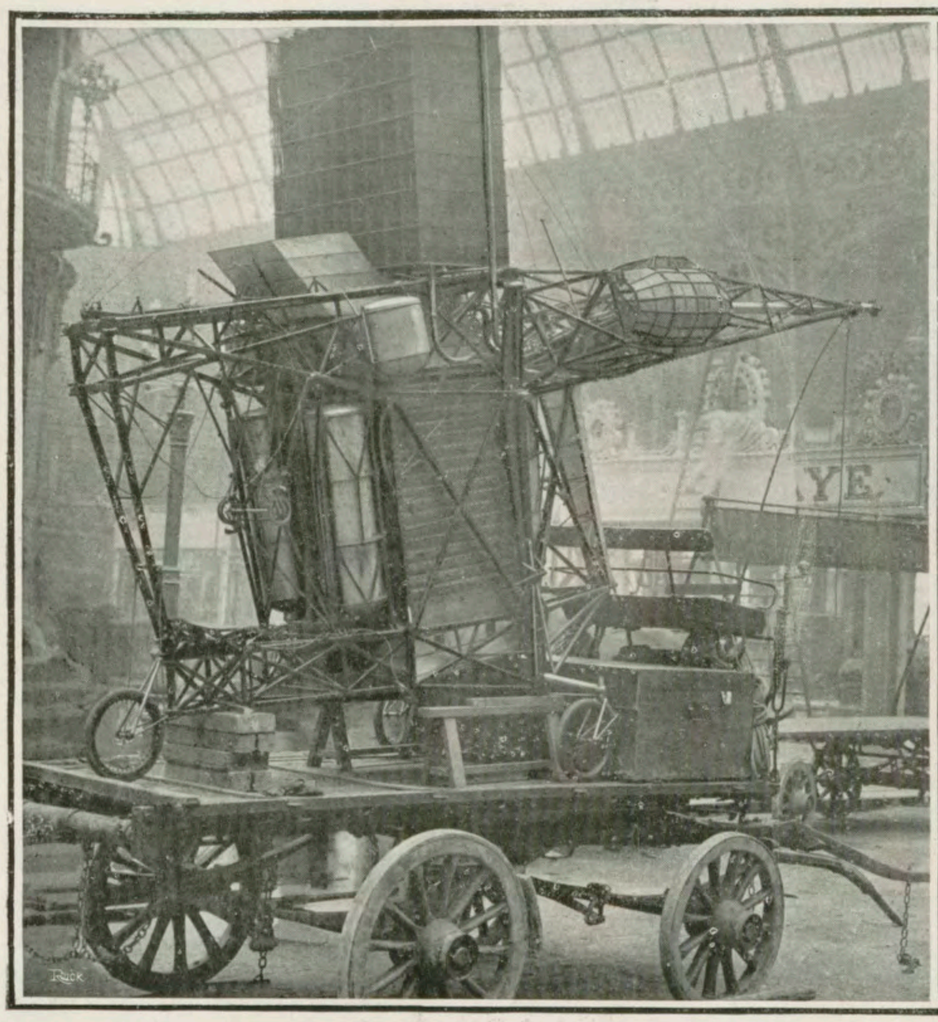
Le Président chez Esnault-Pelterie.

Le jeune aviateur explique à MM. Fallières et Clémenceau le fonctionnement de son nouvel appareil.

A la sortie.

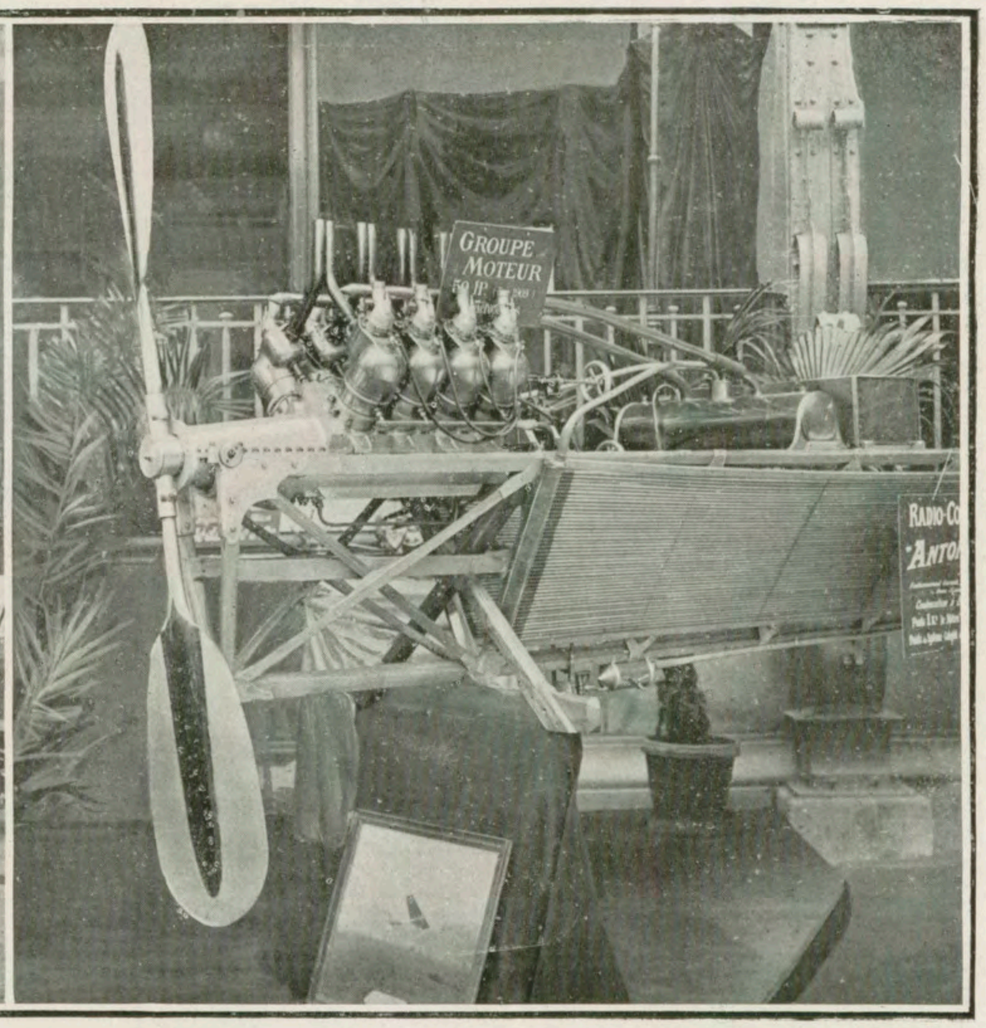
MM. Fallières et Clemenceau et M. G. Rives.

DANS LA GRANDE NEF



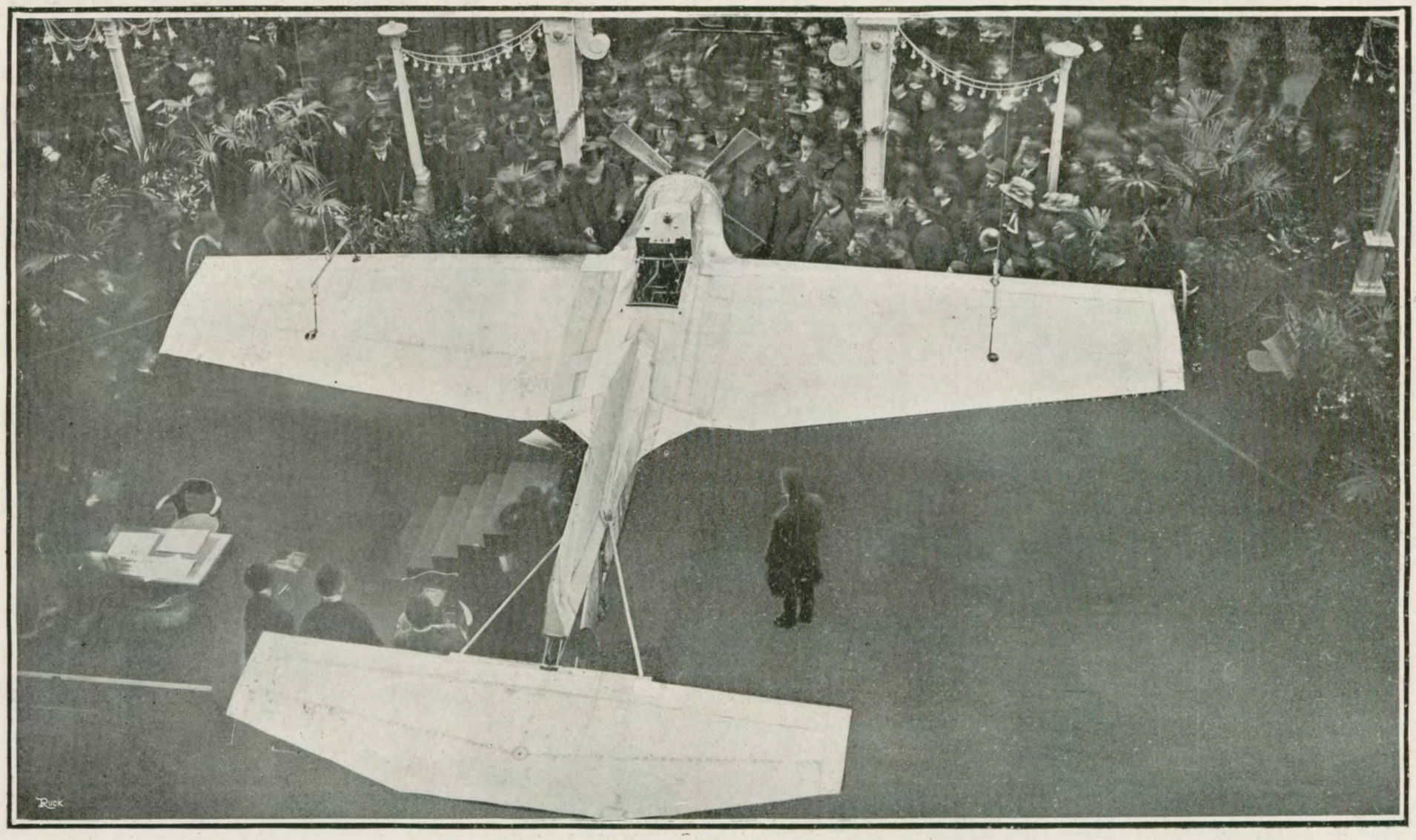
L'avion Ader transporté au Grand Palais.

Les ailes du monoplan sont ici repliées comme celles de la chauve-souris, dont il a l'aspect. On n'aperçoit que la partie mécanique et les deux moteurs à vapeur, quatre-cylindres de 40 chevaux chacun.



L'hélice et le moteur du monoplan Antoinette.

L'aéroplane Antoin tte est muni du célèbre moteur, grâce auquel, Farman, Blériot, Delagrange, ont pu accomplir leurs fameux vols. L'aéroplane Antoinette est en tissu caoutchouté Continental.



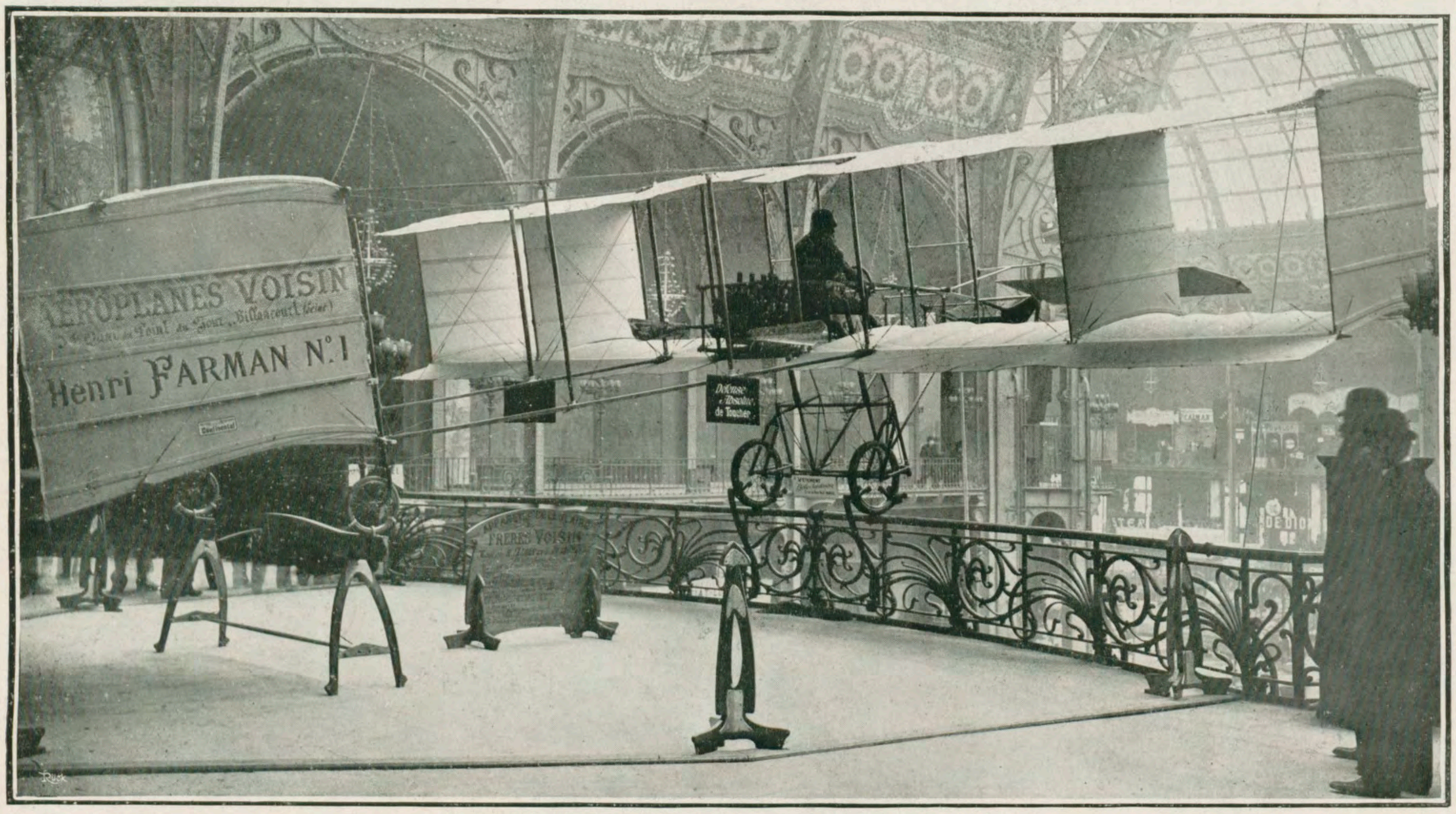
Un coin du Salon pendant la visite présidentielle.

C'est surtout du balcon supérieur que la vue est curieuse. On domine tous ces oiseaux que nous ne sommes accoutumés d'apercevoir qu'au-dessus de nos têtes et il semble qu'on les voit planer, prêts à s'élancer dans l'espace, au geste de leur conducteur. Le REP que l'on aperçoit ici, semble bien d'un insecte bizarre et rapide reposant à peine sur le sol.

CEUX QUI ONT VOLÉ

Le plus petit aéroplane du Salon

A voir cet appareil minuscule, on a peine à croire qu'il ait pu suppo ter un homme — il est vrai que cet homme est Santos-Dumont — et s'envoler avec lui pendant près de 500 mètres. Sa surface portante n'est que de 9 mètres carrés, avec une envergure de 5 mètres. Son poids n'atteint pas 67 kilos. Le moteur à 2 cylindres pèse 23 kilos. Tissu caoutchouté Continental.

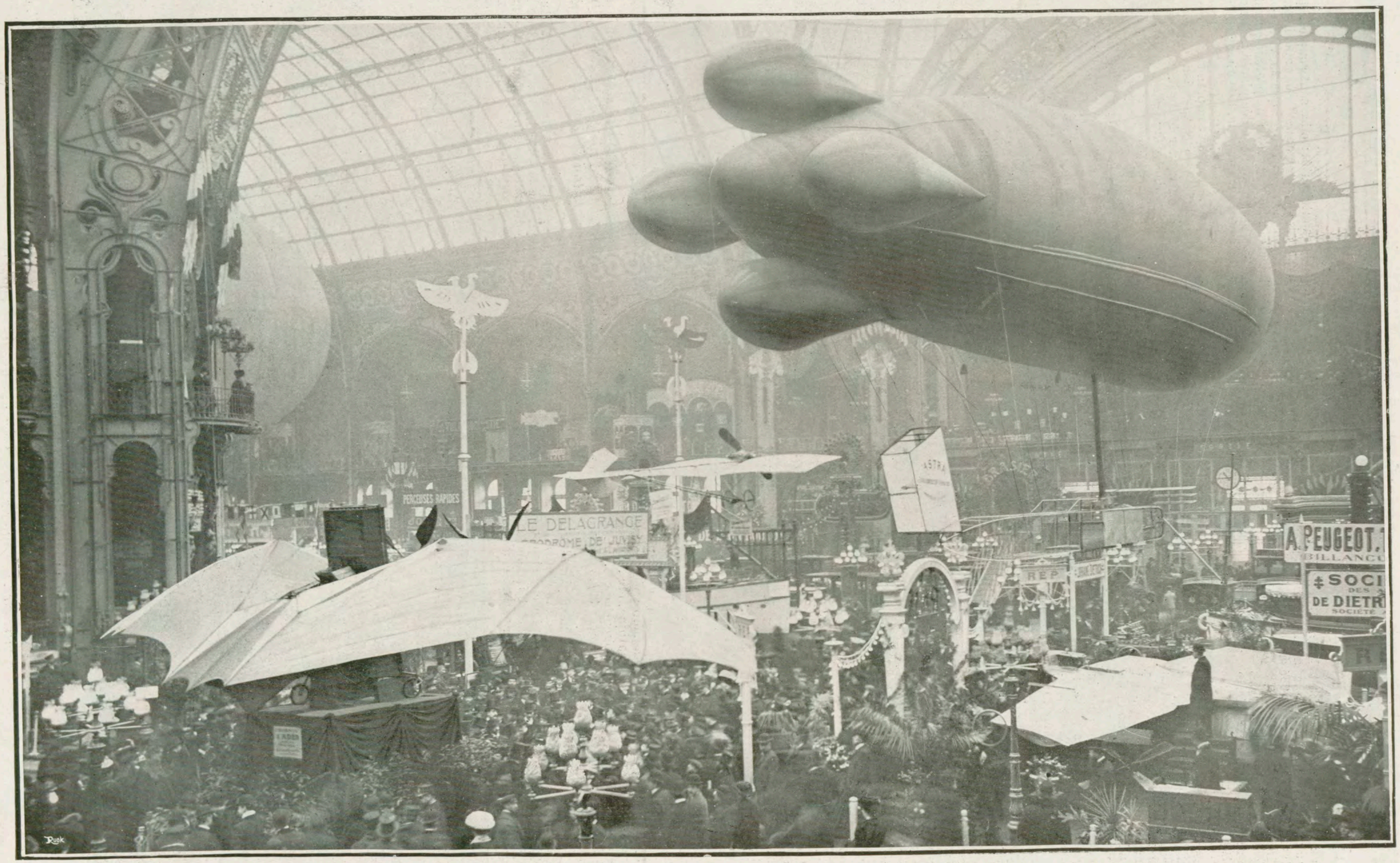


Le gagnant du prix Deutsch-Archdeacon.

Le biplan Farman exposé ici, est le fameux appareil avec lequel l'intrépide aviateur couvrit le premier un kilomètre en circuit fermé et remporta le prix Deutsch-Archdeacon. Après un essai de triplan, Farman est revenu à son modèle primitif, auquel il a fait subir cependant quelques modifications. Tous ses appareils sont en tissu caoutchouté Continental.

La Vie au Grand Air

UN MONDE NOUVEAU



VUE GÉNÉRALE DE LA GRANDE NEF, FRISE DU PREMIER ÉTAGE

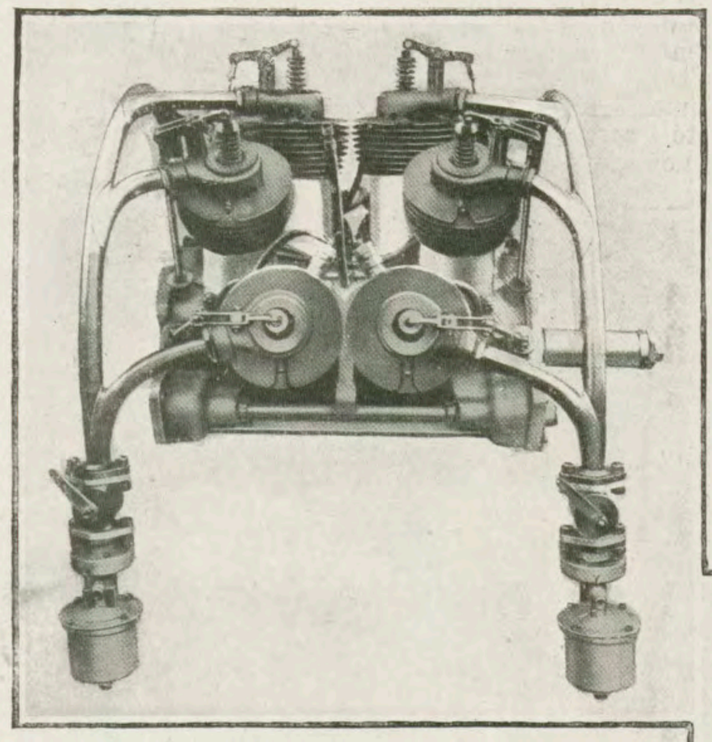
Quand on examine l'ensemble du Salon, du balcon du premier étage, il semble bien qu'on se trouve en présence d'un monde nouveau. C'est un peu l'aspect étrange et effrayant que présente la grande salle du Muséum, avec ses fossiles gigantesques, aux formes troublantes. Il n'est pas jusqu'à la Ville-de-Bordeaux, *qui ne semble un oiseau d'un autre âge, que les enchantements de quelque magicien ont retenu vivant et captif jusqu'à notre époque. On aperçoit à gauche l'*Avion, *d'Ader, aux ailes de chauve-souris; en face, la* Demoiselle, *de Santos-Dumont, qui paraît un jouet d'enfant; plus loin, le* Delagrange, *impatient de nouveaux combats, et dans le fond, un bon vieux sphérique oublié, que les enfants même regardent à peine.*

MOTEURS EXTRA-LÉGERS et AEROPLANES

L'œuvre de M. Robert Esnault-Pelterie — Les grandes usines de Billancourt et l'aérodrome de Buc
Un moteur extraordinaire et un aéroplane scientifique et pratique

Il y a un an à peine, M. Robert Esnault-Pelterie consentait à révéler au public le fruit de longues années d'études préparatoires : un moteur extra-léger, vraiment léger, et un aéroplane monoplan scientifiquement établi, lesquels placèrent leur inventeur au premier rang des constructeurs et des aviateurs. On se rappelle le stand modeste du Salon de 1907, où furent exposés les premiers moteurs REP et des photographies du premier aéroplane REP. Cette année, le stand REP est un des plus importants au Salon, on y voit les trois types de moteurs extra-légers et un aéroplane qui a fait ses preuves, comme en attestent ses ailes souillées d'huile et de poussière.

Pour se rendre compte du chemin parcouru en ces douze derniers mois, il faut voir le développement des Etablissements Esnault-Pelterie à Billancourt, qui sont, certes, les plus grands du monde, pour l'aviation, et où une centaine d'ouvriers travaillent aux moteurs d'aviation, aux aéroplanes REP ou bien exécutent des travaux, comme cette nacelle du dirigeable *Ville-de-Paris*, qui fait l'admiration des spécialistes. Ce n'est pas tout : M. Robert Esnault-Pelterie possède, aux environs de Buc, un vaste aérodrome, au Trou-Salé, installé avec tout le confort moderne : électricité, téléphone, etc.



Le moteur 30-35 REP.
Ce moteur à 7 cylindres pèse nu 47 kil. 500 et 52 kilos en ordre de marche.

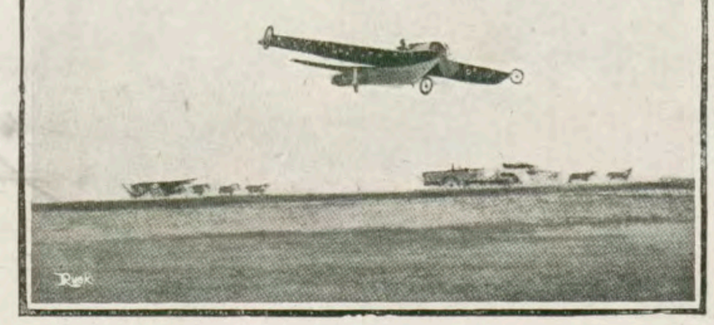
Les moteurs REP — Je me suis posé en principe, nous a-t-il dit, en ce qui concerne mon moteur d'aviation, non seulement de faire léger, mais encore de construire robuste. Si mon 30/35 chevaux REP sept cylindres pèse seulement 68 kilos, mon 20/25 chevaux REP cinq cylindres, 52 kilos, mon 40/50 chevaux REP dix cylindres, 98 kilos — ces poids en ordre de marche, — c'est parce qu'ils sont mécaniquement légers et non allégés par l'affaiblissement de leurs pièces essentielles. J'ai d'ailleurs établi mes moteurs pour mes expériences personnelles, c'est vous dire si j'avais besoin qu'ils me donnassent toute sécurité. Prenons le type 20/25 chevaux, ses caractéristiques sont du reste les mêmes que celles des autres types : cylindres en fonte à ailettes, pistons en acier tournés, soupapes à tiroir commandées, têtes et pieds de bielles à double coussinet, vilebrequin en acier au nickel, distribution par came unique, allumage par magnéto spéciale, graissage à barbotage, carburateur à doseur d'air automatique, etc., tout cela a été spécialement étudié et vérifié. Du reste, en présence de M. Surcouf, nous avons procédé à un essai d'une heure d'un moteur 30/35 chevaux, qui a été des plus concluants à tous les points de vue.

Les Aéroplanes REP « En ce qui concerne mon monoplan, le *REP 2 bis*, il a été établi après de longues études, en ce qui concerne la forme des ailes et leur manœuvre. Le châssis est en tubes d'acier raccordés par soudure autogène, absolument indéformable. Les ailes sont constituées par une armature en bois neutralisé, aluminium et acier, recouvertes de soie caoutchoutée : elles sont souples, quatre haubans, les seuls de l'appareil, en commandent le gauchissement. Elles portent 26 kilogrammes par mètre carré sans que la vitesse de sustentation excède 60 kilomètres. Le gouvernail de profondeur est constitué par une surface profilée placée à l'extrémité postérieure, un gouvernail de direction équilibré est placé sous la partie postérieure du châssis. L'appareil porteur comprend une roue à l'avant, comportant une suspension oléo-pneumatique, capable de freiner toute la vitesse d'une chute. L'hélice à quatre branches, calée sur le vilebrequin, est REP comme le moteur, bien entendu.

« L'appareil se conduit par deux leviers, l'un, à la cardan, à main gauche, assume l'équilibre en tous sens ; l'autre, à main droite, commande la direction.

« Une pédale, au pied droit, commande l'admission sur le moteur ; enfin, la mise en marche automatique du moteur de la place du conducteur est assurée par un mouvement du pied gauche. L'appareil, au total, pèse 360 kilos, emporte au moins 50 litres d'essence, et son encombrement est de 8 mètres de long sur 9 m. 60 d'envergure. »

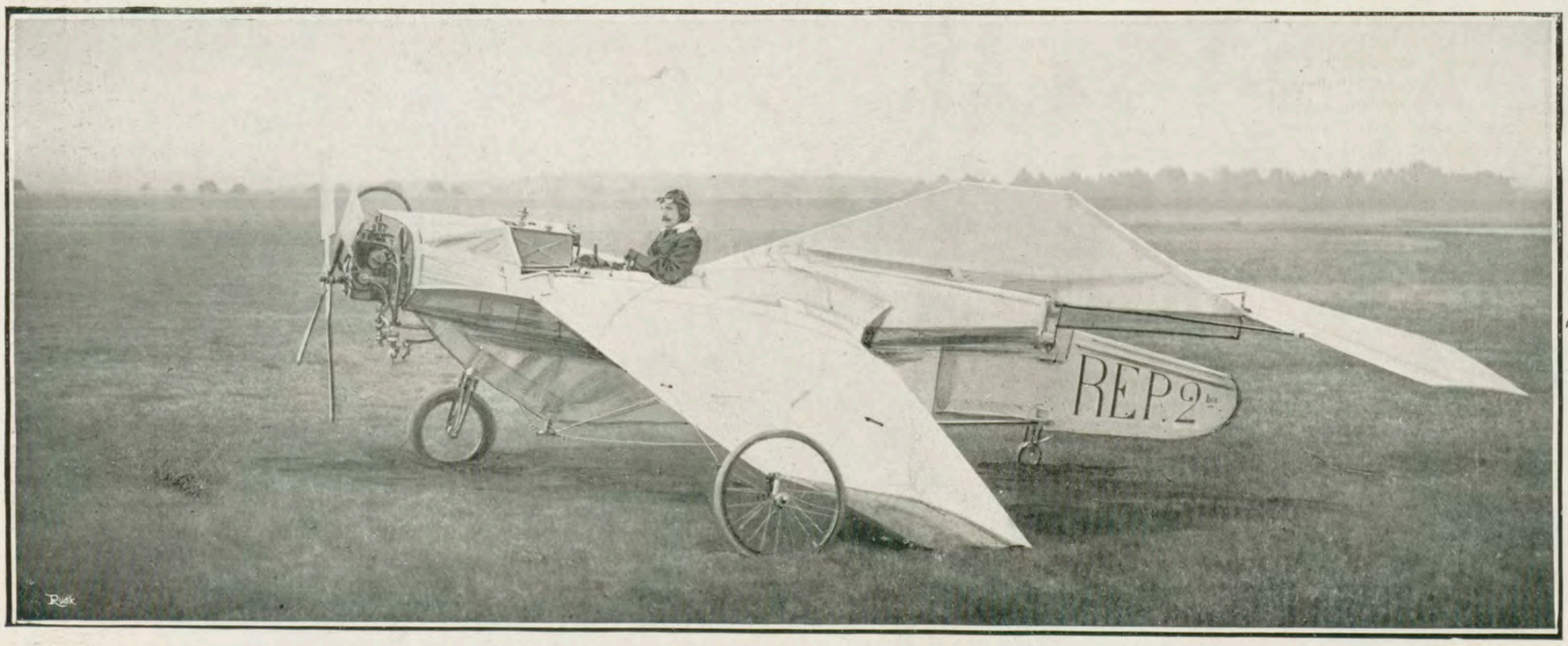
Les Etablissements Robert Esnault-Pelterie comptent déjà, parmi leurs clients, nos aviateurs les plus notoires, comme Blériot, Kapferer, etc., pour les moteurs, et il n'est pas douteux qu'en 1909, leur appareil si scientifique ne remporte de nombreuses victoires.



Le REP 2 bis en plein vol.
Sur le terrain du Trou-Salé, à Buc, le REP 2 bis a gagné le troisième prix des 200 mètres.

Ajoutons, pour dire combien les travaux de M. Robert Esnault-Pelterie sont estimés en haut lieu, que le Grand Prix annuel de la Société des Ingénieurs civils lui a été décerné pour son remarquable moteur.

F.-A. Wheel.

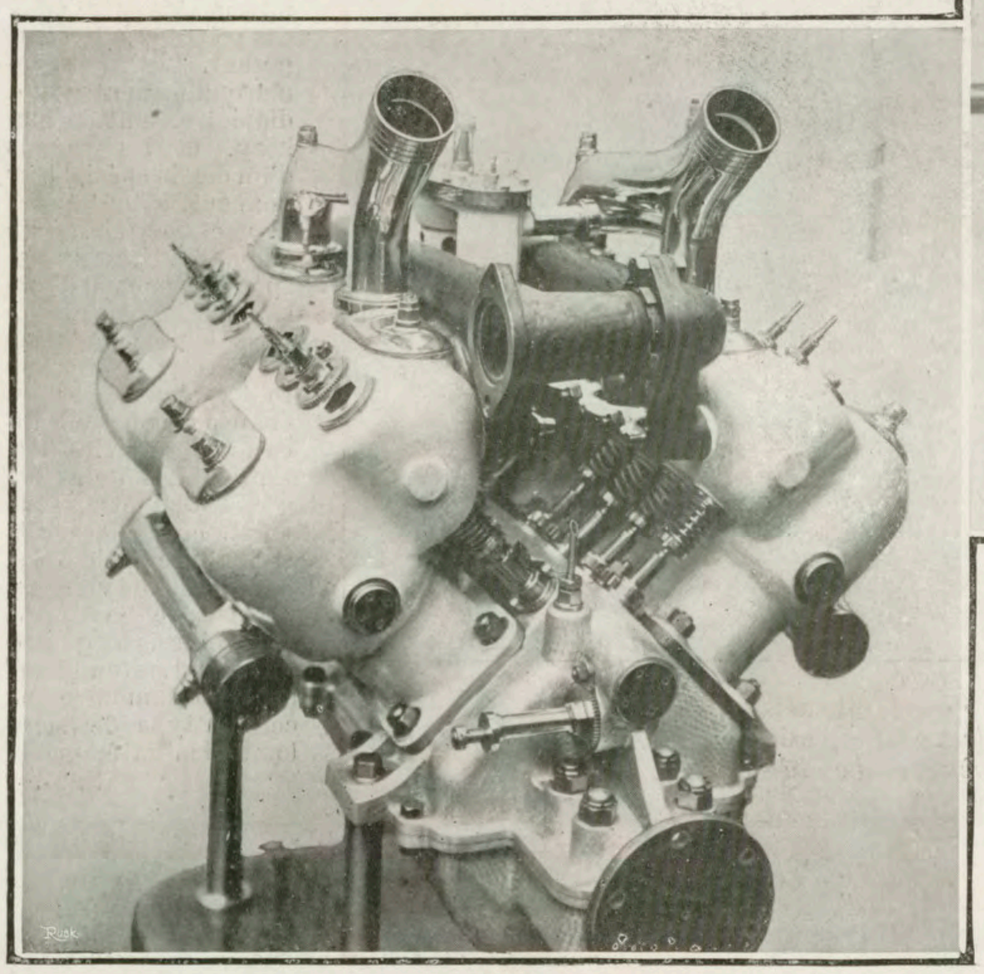


L'aéroplane REP 2 bis au repos, monté par son constructeur, Robert Esnault-Pelterie.
C'est un monoplan dont le corps est constitué par des tubes d'acier. La surface des ailes est de 15 m. carrés 75. Elles enlèvent 26 kil. 600 par mètre carré à une vitesse de 60 kilomètres à l'heure. Le moteur 35 chevaux REP actionne une hélice REP à quatre branches de 2 mètres de diamètre. Les ailes sont en tissu caoutchouté Continental.

RENAULT FRÈRES AU DEUXIÈME SALON

Cette fin d'année, qui marque d'une façon bien nette l'évolution de l'automobile vers des applications utilitaires, paraît être, pour le véhicule de poids lourd, une date qui nous fournira le point de départ d'un mouvement nouveau en faveur des diverses applications du moteur à pétrole au point de vue transport en commun, aussi bien qu'utilisations diverses de force motrice fournie par les moteurs marins ou les moteurs fixes. Si des questions d'ordre matériel ont, cette année, installé le poids lourd sous la coupole du Grand Palais, il n'en est pas moins exposé dans un cadre qui convient à l'importance que va prendre dans un court délai cette classe de voitures.

Il contraste, d'ailleurs, par sa structure, que l'on a voulue robuste, avec le moteur essentiellemant léger qu'il côtoie, qui a été travaillé par le même ingénieur dans un tout autre but, puisque ce nouveau venu est



Le moteur marin Renault frères.

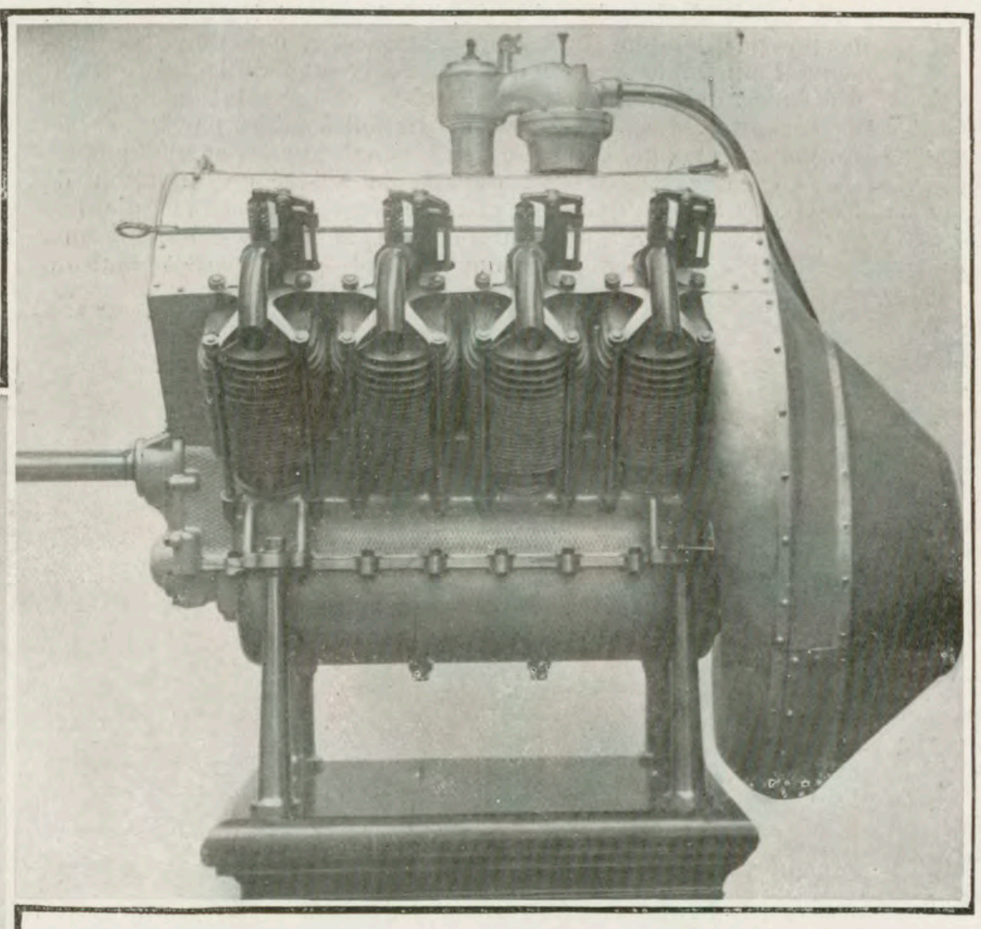
Ce moteur, à huit cylindres en V, sera tout particulièrement apprécié pour la navigation.

destiné à fournir la puissance motrice à ce que nous ne nous permettons pas encore de qualifier nouveau mode de transport, au plus léger que l'air, à l'aéroplane.

Il ne semble point y avoir au Salon d'exposition, marquant plus joliment cette différence, que celle disposée par notre grande marque Renault Frères.

Le moteur d'aviation qu'elle nous montre cette année, est l'un de ceux qui, par la sécurité du fonctionnement, éloigneront demain les bornes de notre conquête aérienne. Formé de huit cylindres disposés en V, il ne comporte qu'un seul arbre à cames. Ces cames produisent la levée des soupapes d'admission placées sur la culasse des cylindres et commandées par des culbuteurs ; elles lèvent les soupapes d'échappement commandées de bas en haut par des poussoirs. Le refroidissement de ce moteur a été le sujet d'études approfondies, et son examen nous montre tout l'intérêt du résultat atteint. Les cylindres sont entourés d'ailettes ; une cuirasse d'aluminium les recouvre jusqu'à la moitié de leur diamètre, formant un espace clos entre les deux branches du V. Une turbine à ailettes d'aluminium aspire l'air à l'intérieur de cette chambre et le force à s'échapper dans les intervalles laissés entre la cuirasse d'aluminium et les ailettes du cylindre qui sont ainsi refroidies. Remarquons que dans ce moteur, l'arbre sur lequel doit être monté l'hélice, est fixé à l'extrémité de l'arbre à cames ; il tourne donc à demi-vitesse du moteur, ce qui permet à l'hélice de ne pas dépasser 900 tours comme vitesse de rotation. Nous n'insisterons pas sur l'exécution matérielle de ce moteur, qui est établi avec le soin qui caractérise les usines Renault Frères.

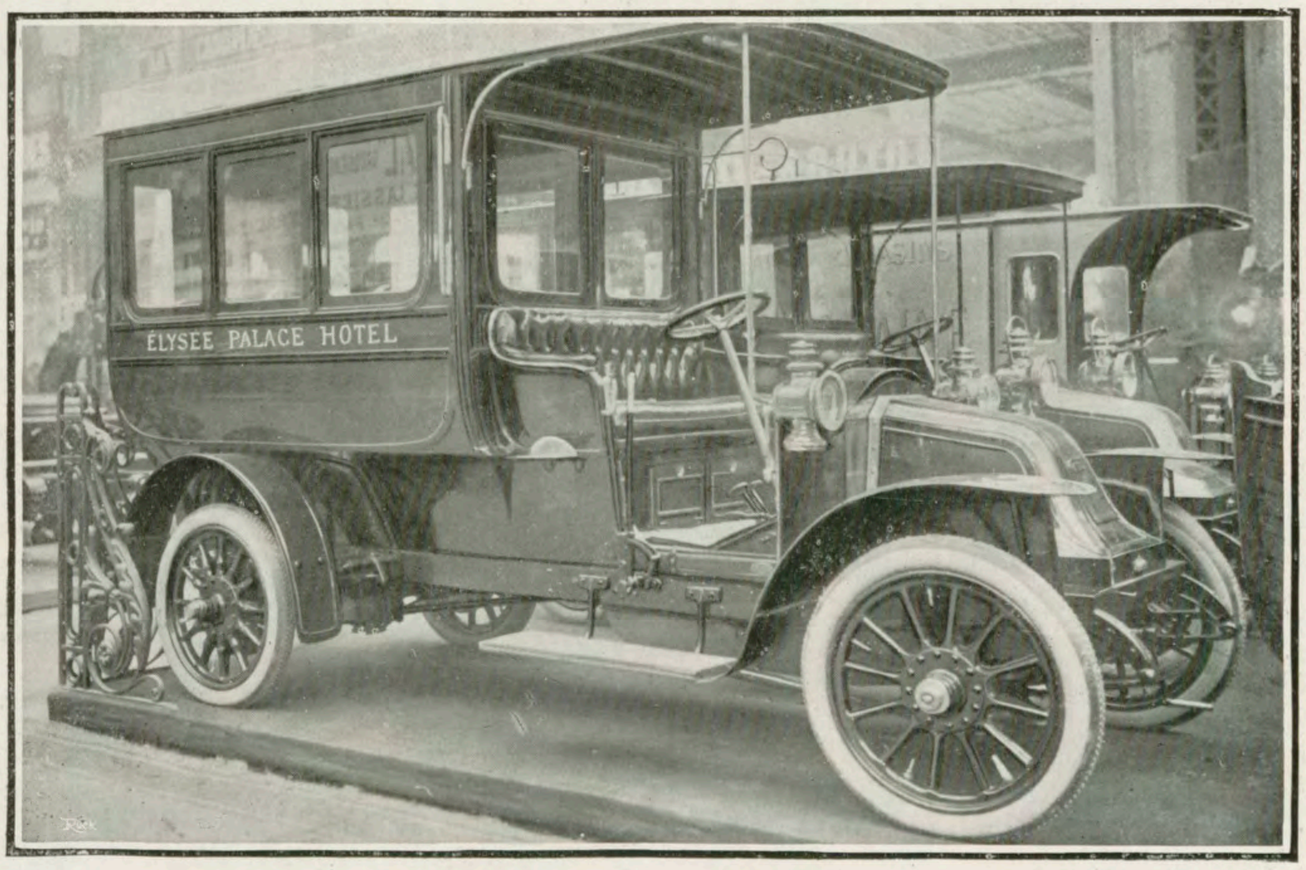
Il n'a été cherché en aucune façon un allégement exagéré, et si le rendement de ce moteur par rapport à son poids est remarquable, il nous faut surtout assister sur la régularité de son fonctionnement, qui, d'après nous, doit être la plus grande première qualité du moteur d'aviation.



Le moteur d'aviation à ailettes.

C'est un moteur à huit cylindres en V de 90/120 donnant 50 chevaux. Le refroidissement est assuré par un ventilateur qui refoule l'air dans la chambre formée par les cylindres et un carter qui les recouvre.

Un quatre-cylindres vertical moins puissant, à chemise de circulation d'eau en cuivre rapportée, a ses soupapes d'admission et d'échappement commandées par un seul culbuteur, repoussé par un seul ressort lamellaire. Ils ont vraiment légère apparence, à côté du groupe voisin quatre-cylindres Renault frères, si robuste, sans cependant aucune augmentation de poids, qui est destiné à fournir la puissance de propulsion de vachts, le moteur a les lignes extérieures du Renault, qui actionne le châssis poids lourd destiné aux camions et omnibus. Extra-robuste, muni de ressorts, enfin d'un ensemble d'organes remarquablement puissant, ce châssis Renault à transmission par cardan, embrayage cône cuir, moteur vertical à quatre-cylindres fournit pour nos omnibus, et, en général, pour tout transport de lourdes charges, un véhicule sûr et, par suite de son établissement hors de pair, particulièrement économique. F. M.



Un omnibus d'hôtel.

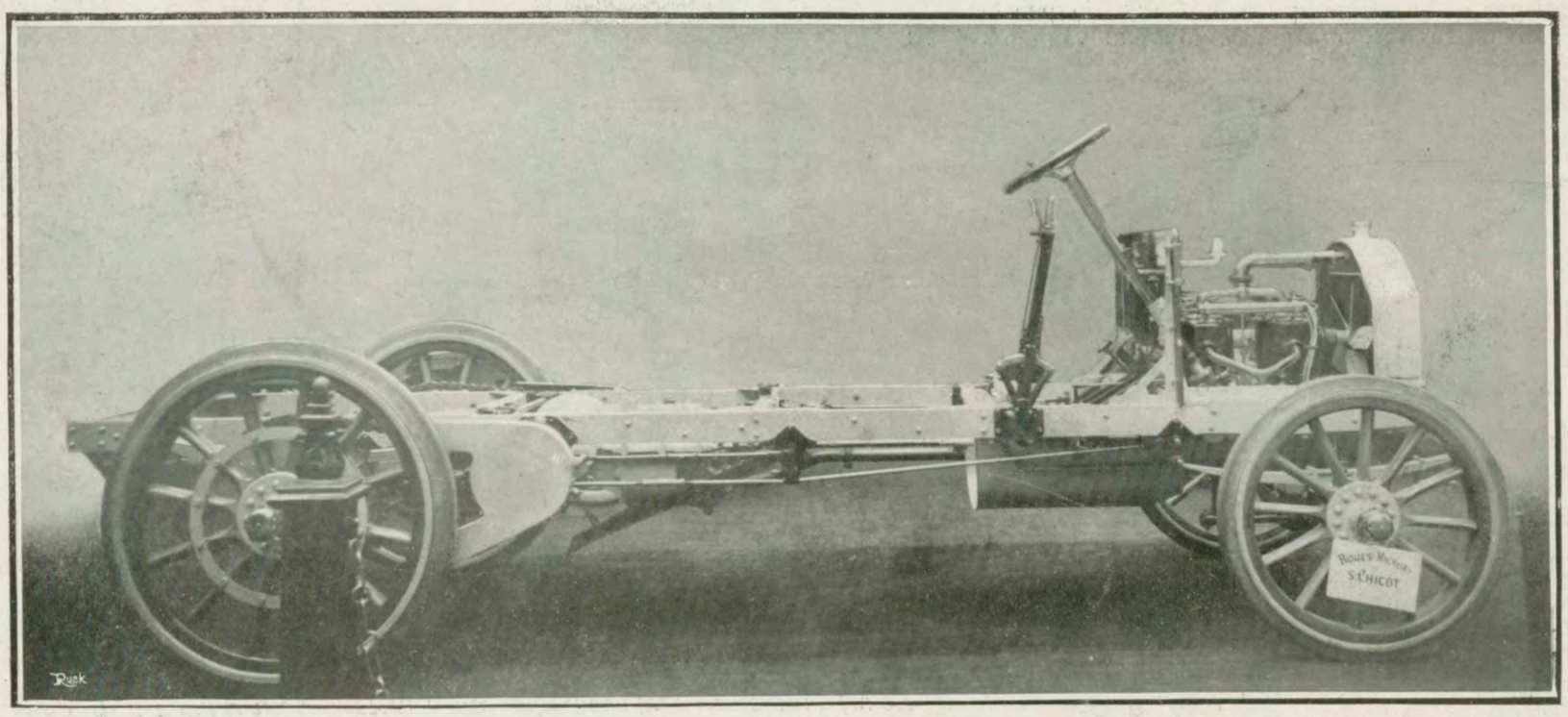
Cette voiture tout particulièrement étudiée est à la fois robuste et légère. C'est un véhicule sûr et par suite économique.

LE POIDS LOURD EN 1909

Le transport de lourdes charges, à vitesse relativement rapide, permis par l'emploi du moteur à essence, a créé dans l'établissement du véhicule de poids lourd diverses difficultés qui ont été cause de nombreuses recherches et de solutions plus ou moins satisfaisantes. Les vibrations continuelles subies par les divers organes du châssis changent l'état moléculaire de l'acier, et quelquefois, des pièces telles que celles dont dépend la sûreté de direction du véhicule, se brisent après quelques mois de service. Il est bien d'autres difficultés qu'il nous serait aisé d'énumérer, mais nous préférons donner tout de suite les réalisations d'une de nos plus vieilles maisons d'automobiles, dont nous sommes heureux de montrer la remarquable réussite en cette sorte de véhicules.

La maison Peugeot a établi, pour 1909, un type de camion avec châssis en bois armé muni de tirants permettant d'éviter toute flexion, et en même temps toute cassure du châssis proprement dit. La barre de direction est aussi en bois armé; le moteur spécial a ses deux groupes de cylindres éloignés l'un de l'autre, de telle sorte, que de très larges paliers supportent l'arbre vilebrequin. Le changement de vitesses est monté à rotule sur trois points, et, pour éviter, lors de l'embrayage, des tensions brusques, dangereuses de la chaîne, le tendeur a été rendu très légèrement extensible à l'aide de rondelles Belleville interposées entre deux des pièces qui le composent. Les roues, remarquablement grand diamètre, sont en hickory, et les rayons d'un dessin spécial leur donnent, à tout point de vue, une robustesse à signaler. Un graissage spécial au moyen d'une chaînette disposée dans le moyeu même de la roue, supprime tout démontage du chapeau pour lubrification des parties flottantes. Les freins, de grand diamètre, sont très facilement accessibles et réglables. Enfin, la boîte de vitesses, permet de mettre à volonté trois ou quatre vitesses. Le stand Peugeot nous montre encore un type de fiacre londonien intéressant.

F. M.



Le châssis de camion Peugeot.

Ce châssis est en bois armé muni de tirants; les deux groupes de cylindres sont espacés pour permettre l'établissement de larges paliers. Les roues, d'un grand diamètre, sont en hickory.

LE STAND DELAHAYE

Grande nef. — Stand 33.

Les établissements Delahaye et Cie qui se sont fait une spécialité des poids lourds exposent, cette année, des voitures d'ordre tout à fait différents : voitures de livraison, omnibus, fiacre, fourgon des pompes funèbres. Aussi deux pompes à incendie Delahaye-Farcot et une voiture à échelle, système Delahaye, qui ont été adoptées par les Sapeurs-Pompiers de Paris.

Imprimerie de la *Vie au Grand Air*, Paris, H.-L. Motti — *Le Gérant :* Camille Lecestre.